JAHRGANG 16
NOVEMBER 1967

11

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN





TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11 NOVEMBER 1967 · BERLIN · 16. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Erwin Gräfe.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

N-Modellbahnanlage auf dem Messestand des VEB Piko zur Leipziger Herbstmesse 1967

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

„Ungarische Diesellokomotive M 61 002 vor Zug TS 7 im Bahnhof Wien-West. Nach einer Pause von mehreren Jahrzehnten kommen nun wieder ungarische Lokomotiven bis nach Wien. Der Wien-Budapest-Expreß (T 7) wird wochentags von vierteiligen österreichischen Triebwagenzügen geführt, während nunmehr seit Anfang Juli 1967 am Wochenende dieser Zug von MAV-Diesellokomotiven der Baureihe M 61 befördert wird. Grund hierfür ist die Mitführung von Kurswagen aus Hamburg und Wien nach Siofok am Plattensee.“

Text und Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

In Vorbereitung

Modellbahnzubehör von der Leipziger Herbstmesse 1967

Die Dampflokomotiven der ČSD nach 1945

Bauanleitung für eine Lok der Baureihe V 200 der DR in der Nenngröße TT

Die deutschen Schmalspurbahnen im Wandel der Zeiten

1. Zentraler Erfahrungsaustausch der AG-Leiter des DMV

Первый центральный обмен опытом руководителей Кружктв Герм. союза мод. жел. дор.

First Central Experiential Exchange for Leaders of Groups of the German Model Railway Association (DMV)

Premier échange de l'expérience par les chefs des groupes à l'association du modèlisme ferroviaire allemande (DMV)

Sehr gern würde ich eine Broschüre herausgeben, unter dem Titel: „Die Tage von Lützow". Leider reicht die Arbeitszeit nicht aus und auch Papier brauchen wir jetzt noch für wichtigere Dinge. So also hier nur ein Kurzbericht vom 1. Zentralen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaftsleiter des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Alle verbandsinternen Materialien, wie „Finanzrichtlinien des DMV", „Richtlinien für Modellbahnausstellungen", „Richtlinien für Modellbahnwettbewerbe" usw., bekommen in der nächsten Zeit alle Bezirksvorstände und auch die Arbeitsgemeinschaften in gedruckter Form zugestellt.

An den Anfang meines Berichtes möchte ich im Namen aller im Verband vereinten Modellbahnfreunde und Freunde der Eisenbahn recht herzlichen Dank der Deutschen Reichsbahn sagen. Für mehrere Tage stellte die Deutsche Reichsbahn ihre betriebseigene Schule in Lützow/Mecklenburg dem DMV kostenlos zur Verfügung. So konnten sich auf Einladung des Präsidiums Arbeitsgemeinschaftsleiter aus allen Bezirken der DDR Ende August zu einem Erfahrungsaustausch treffen. Unsere humanitäre Gesetzgebung regelte die Freistellung vom Dienst bzw. von der Arbeit. Vom Offizier der Nationalen Volksarmee über den Bergbaukumpel bis zum Präsidenten einer Rbd waren sie alle — oft von weit her — nach Lützow gekommen, um ihre Gedanken auszutauschen. So etwas kann es nur in einem sozialistischen Staat geben und sicherlich haben die Tage von Lützow einen nachhaltigen Eindruck bei allen Teilnehmern hinterlassen.

Die Schule in Lützow, ein ehemaliges Schloß, hat es sich bestimmt nicht träumen lassen, daß in den herrlich gepflegten Räumen tagelang über Probleme diskutiert wurde, die sich Menschen unserer Republik selbst auferlegt haben — Probleme des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Herr Martin Klemt, Vizepräsident der Rbd Schwerin, der ein Seminar über die Jugendarbeit im DMV abhielt, wird den leitenden Funktionären der DR aus vollem Herzen mitteilen können: Die Deutsche Reichsbahn hat viele, sehr viele Freunde. Folgende Themen sind in Lützow mit einleitenden Worten und danach in seminaristischer Form behandelt worden:

Generalsekretär H. Reinert: „Grundsatzfragen, organisatorische und verwaltungstechnische Aufgaben des DMV",

Präsidiumsmitglied M. Klemt: „Jugendarbeit im DMV einschließlich der Meisterschaften Junger Eisenbahner",

Präsidiumsmitglied H. Kohlberger: „Wettbewerbe und Ausstellungen",

Mitglied der Technischen Kommission des DMV, Herr Fickert: „Technische Arbeit im DMV",

Präsidiumsmitglied K. Gerlach: „Pressearbeit und Werbung".

Am letzten Tag fand dann noch ein Erfahrungsaustausch unter Teilnahme der Sekretäre der Bezirksvorstände des DMV statt.

Alle Themen sind ausgiebig besprochen worden und sie werden in den genannten Richtlinien ihren Niederschlag finden. Es ist an dieser Stelle unmöglich, die vielen guten Gedanken und Hinweise zur Stärkung des Verbandes abzudrucken. Es sei nur erwähnt, daß alle künftig erscheinenden Richtlinien aus Erfahrungen heraus entstanden sind. Richtlinien, die uns vor Rückschlägen bewahren sollen und die alle nur ein notwendiges Übel darstellen, die nun einmal notwendige Verwaltungsarbeit zu rationalisieren, auf daß wir uns ganz dem eigentlichen Ziel zuwenden können: Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu sein.

Der letzte Tag klang mit einem geselligen Beisammensein aus, das unser Modellbahnfreund Peter Malossek aus Görlitz mit humoristischen Einlagen herrlich würzte. Im Januar oder Februar 1968 will uns die Deutsche Reichsbahn ihre Schule in Lützow nochmals für einige Tage zur Verfügung stellen. Viele andere Arbeitsgemeinschaftsleiter werden sich dann wieder zu einem weiteren Erfahrungsaustausch treffen. Schon heute können wir uns darauf freuen. *Gerlach*



Wo sich Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn treffen, wird immer zur Erinnerung ein Foto gemacht. Hier sehen wir Teilnehmer des 1. Zentralen Erfahrungsaustausches der AG-Leiter des DMV vor der Reichsbahnschule in Lützow/Mecklenburg. Nicht etwa nur für das Bild wurden heitere Mienen aufgesetzt, der Erfahrungsaustausch bereitete allen AG-Leitern eine wirkliche Freude.

Foto: K. Gerlach, Berlin

Neues auf unseren Modellbahn-Schienen

In unserem Messebericht von der Leipziger Frühjahrsmesse 1967 informierten wir bereits unsere Leser darüber, daß die Herstellerfirmen künftig nur noch zur jeweiligen Herbstmesse mit Neuheiten erscheinen würden. Kein Wunder also, wenn alle Modelleisenbahner diesmal besonders gespannt auf diese Messe gewartet haben. Unser Reporter schaute sich für Sie im Petershof nach Neuheiten auf dem Sektor der Triebfahrzeuge und Wagen um.

Gehen wir bei der Berichterstattung nach der Nenngröße vor und beginnen mit H0. Leider wird die große Anzahl von H0-Freunden in naher Zukunft wohl noch kein neues Triebfahrzeugmodell im Handel kaufen können. Keiner unserer bekannten H0-Hersteller wartete mit einem solchen auf. Dafür werden aber drei Wagenmodelle die Fahrzeugparks vervollständigen: Der VEB PIKO brachte (endlich!) einen Rungenwagen in der von ihm seit Jahren bekannten hervorragenden Ausführung und Qualität heraus. Von der Firma Ehlcke, Dresden, wurde ein sehr schöner, ebenfalls qualitativ guter Behälterwagen nach einem modernen Vorbild entwickelt. Da diese Firma keinen eigenen Messestand besitzt, konnte nur der fachkundige Modelleisenbahner diese Neuheit als Staffage bei Ausstellern der Zubehörindustrie finden. Eine letzte und gleichfalls wenig erkannte, aber echte Neuentwicklung fand man im Sortiment der Firma Schicht, Dresden. Während bisher der AB-Schnellzugwagen den gleichen Wagenkasten mit gleicher Fensteranordnung wie der B-Wagen besaß und nur lediglich den weißen Strich oberhalb der 1.-Klasse-Abteilfenster hatte, ist jetzt von Schicht vorbildgetreu ein neuer AB-Wagenkasten mit nur neun Abteilfenstern konstruiert worden. Das ist ohne Zweifel eine zwar nur „kleine", aber vom vorbildliebenden Modelleisenbahner sehr begrüßte Neuheit.

Für die immer größer werdende Gemeinde der TT-Freunde sieht die Messe-Ausbeute etwas günstiger aus. Am repräsentativen Stand der Zeuke & Wegwerth KG bewunderten die Besucher vor allem die schön gelungene V 180 in naturgetreuer Farbgebung. Das Modell ist mit beiderseitiger Stirnbeleuchtung ausgerüstet, die bei Fahrtrichtungswechsel selbsttätig umschaltet. Eine relativ tiefe Schwerpunktlage verleiht dem Modell gute Fahreigenschaften, von denen wir uns überzeugen konnten. Außer der V 180 werden die TT-Freunde gleich noch mit einem weiteren neuen Triebfahrzeugmodell, der bekannten Diesellok der Baureihe V 75, beschert. Viele werden sagen, daß dies ja letzten Endes nur eine in Farbe und Beschriftung nach der Deutschen Reichsbahn abgewandelte Version der schon lange im Handel befindlichen ČSD-Ursprungsausführung der Baureihe T 435 sei, es sich also keineswegs um eine Messeneuheit handele. Dem ist dennoch nicht ganz so, denn dieses neue TT-Modell hat auch die völlig anders konstruierten Drehgestelle, wie sie beim Vorbild vom ČSSR-Hersteller an die Deutsche Reichsbahn geliefert werden und unterscheidet sich somit nicht nur in der DR-Farbgebung von der T 435. Diese V 75 werden von der DR vor allem im Raume des Leipziger Hauptbahnhofes im Rangierdienst eingesetzt. Weiterhin kam Zeuke mit zwei herrlichen Güterwagenmodellen als Neuheit zur Messe. Da war einmal ein fein detaillierter Zementsilowagen der DR und zum anderen noch ein Weinfaßwagen der Französischen Staatsbahnen. Wir meinen, daß die Firma Zeuke & Wegwerth KG ihre TT-Liebhaber keinesfalls enttäuscht hat und kontinuierlich ihr Sortiment ausbaut.

Es soll uns fernliegen, Werturteile abzugeben. Aber wir behaupten, daß der Messeschlager der diesjährigen Leipziger Herbstmesse auf dem Gebiete der Modelleisenbahn bei der jüngsten und kleinsten Nenngröße N zu finden war. Wenn der VEB PIKO auch seine H0-Kundschaft zu kurz kommen ließ, so hat er im Maßstab 1 : 160 etwas auf die Räder gestellt, was sich durchaus international sehen lassen kann. In der Nenngröße N erschien ein wunderschönes Modell der Dampflokomotive der Baureihe 65^{10} der DR sowie, um die Sache gleich komplett zu machen, auch noch ein ebenfalls einwandfreies Modell des Doppelstockzuges der DR. Diese Modelle haben hervorragende Fahreigenschaften, was auf einer großen N-Anlage, einer Nachbildung des Fährbahnhofes Saßnitz mit richtig „in See stechendem" Fährschiff, eindeutig und augenscheinlich demonstriert wurde. Am Bau dieser Messeanlage und des Fährschiffmodells spürte man übrigens deutlich die gute Zusammenarbeit zwischen unserer Industrie und unserem DMV, hatten doch Leipziger Mitglieder unseres Ver-

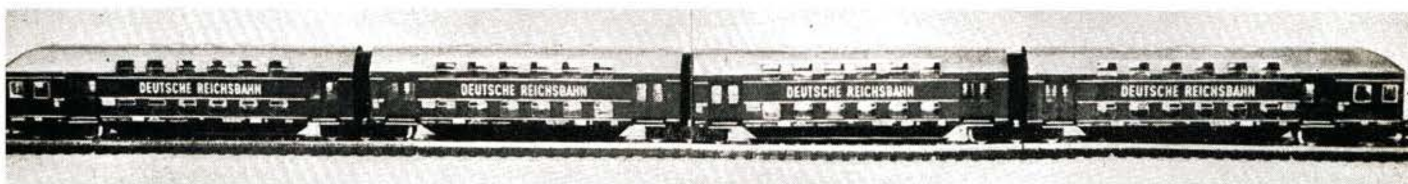
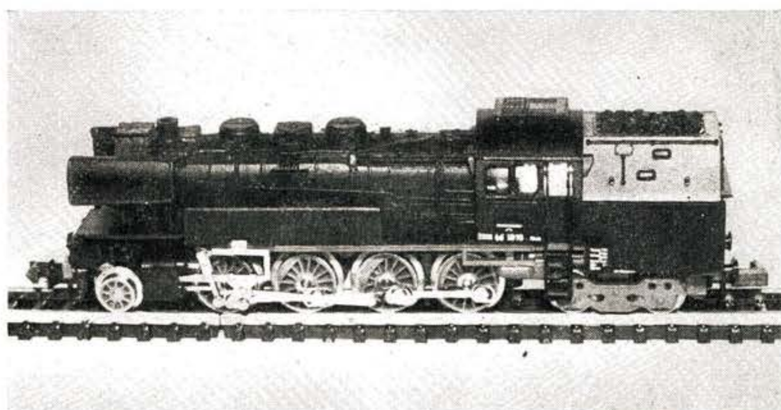


Bild 1 N-Modell des Doppelstockzuges der Deutschen Reichsbahn vom VEB Piko

Bild 2 N-Modell der Dampflok der Baureihe 65^{10} vom VEB Piko



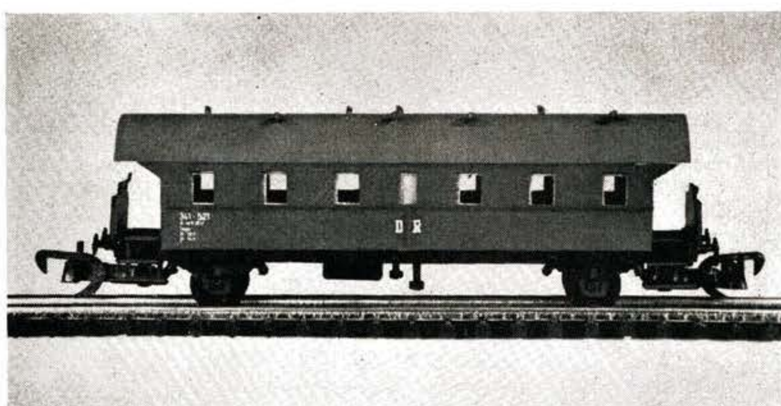
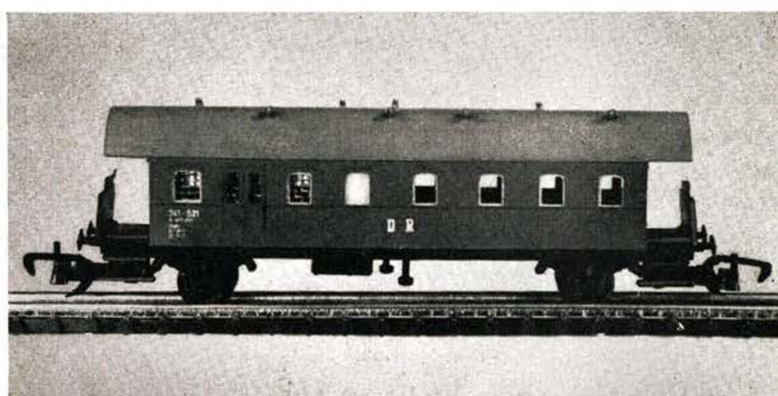
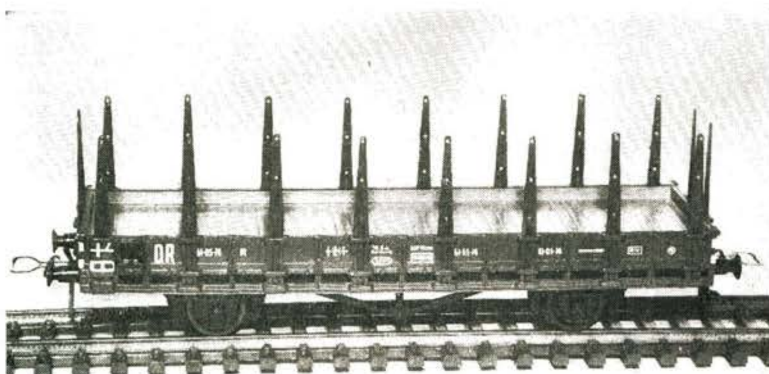


Bild 3 Personenwagen Ci 29 der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Stein KG

Bild 4 Personen/Gepäckwagen Postid der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Stein KG

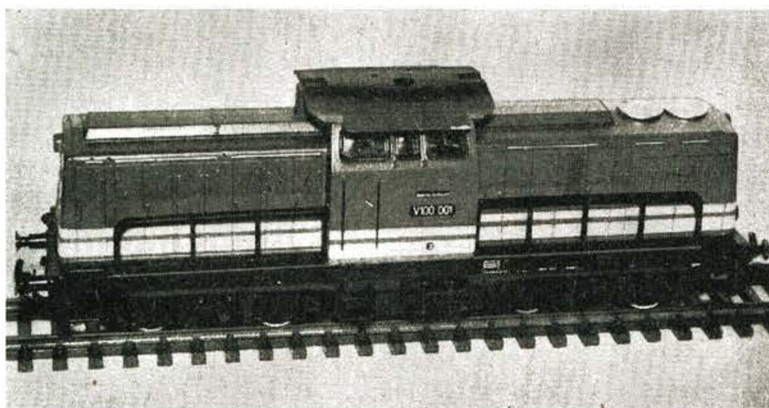


Neues auf unseren Modellbahn-Schienen



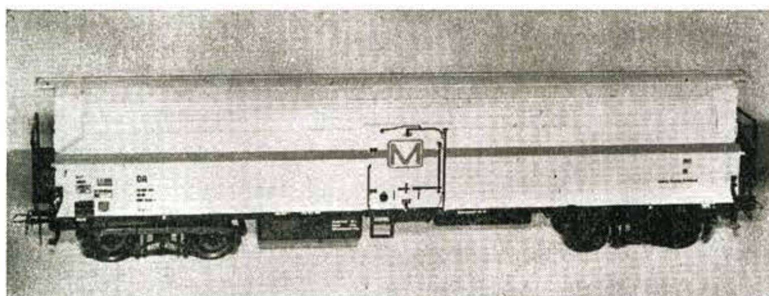
5

Bild 5 H0-Rungenwagen in feinster Detaillierung vom VEB Piko



6

Bild 6 H0-Modell der Diesellokomotive der Baureihe V 100 von der Firma Gützold KG (Farben: blau/gelb)



7

Bild 7 H0-Modell eines Kühlwagens der Deutschen Reichsbahn von der Firma Schicht

Bild 8 TT-Modell der Diesellokomotive der Baureihe V 180 von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

FOTOS: MANFRED GERLACH (9)
WERKFOTO (3)

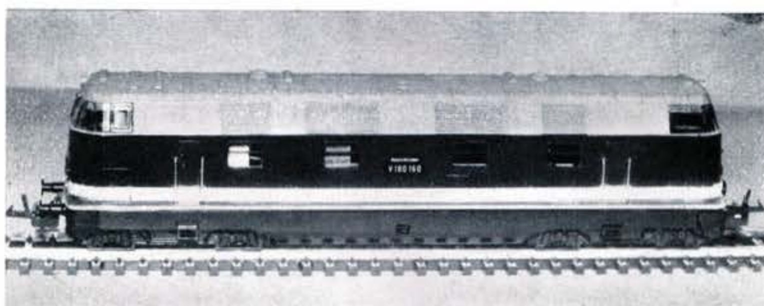


bandes hierbei wertvolle Hilfe geleistet. Wir glauben, daß diese Messeneuheiten in der Nenngröße N des VEB PIKO dazu in der Lage sind, zahlreiche neue Anhänger für diese kleinste Baugröße zu gewinnen. Wir verstehen auch, wenn der VEB PIKO im November 1965 in seinem Informationsblatt mitteilte, daß „sich die Wertigkeit nicht etwa zuungunsten der Baugröße H0 verschoben hätte und der Säugling N mehr Pflege bedürfe als das Kind H0, das bereits laufen gelernt habe ..." So weit, so gut. Aber liebe Sonneberger Konstrukteure, vergeßt Eure immer noch sehr große Kundschaft in der Nenngröße H0 im In- und Ausland nicht!!! Alles in allem konnten wir Modelleisenbahner in diesem Herbst mit den Neuentwicklungen wirklich zufrieden sein. Unser Dank gilt daher an dieser Stelle den Tausenden Werktätigen der Modellbahn-Industrie, denen wir auch in unserem eigenem Interesse weitere große Erfolge in ihrer Arbeit wünschen.

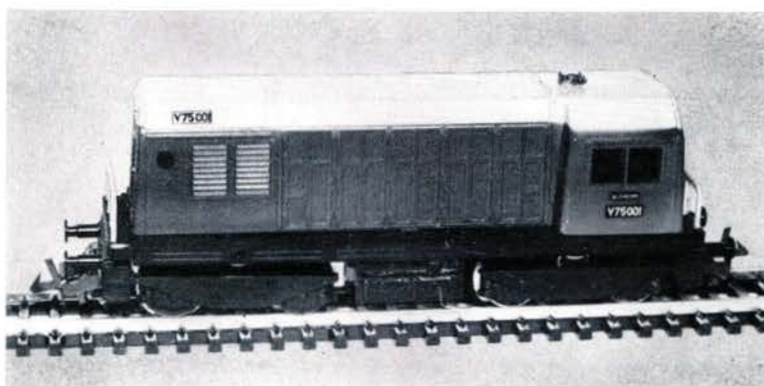
Helmut Kohlberger

(Über das Zubehör für Modellbahnanlagen werden wir im Heft 12/67 berichten)

EIN KURZER RÜCKBLICK AUF DIE LEIPZIGER HERBSTMESSE 1967



8



9

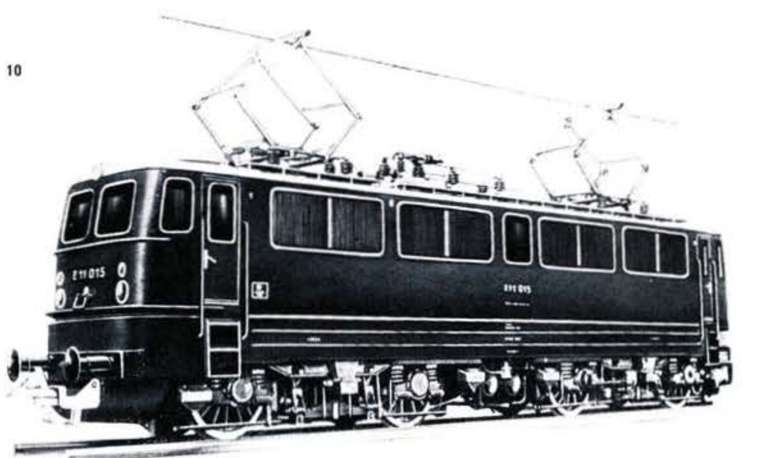
Bild 9 TT-Modell der Diesellokomotive der Baureihe V 75 der Deutschen Reichsbahn von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

Bild 10 Dieses TT-Modell der Ellok der Baureihe E 11 war noch nicht am Stand der Firma Zeuke & Wegwerth KG zu sehen. Das Modell wird aber im Frühjahr 1968 in den Handel kommen

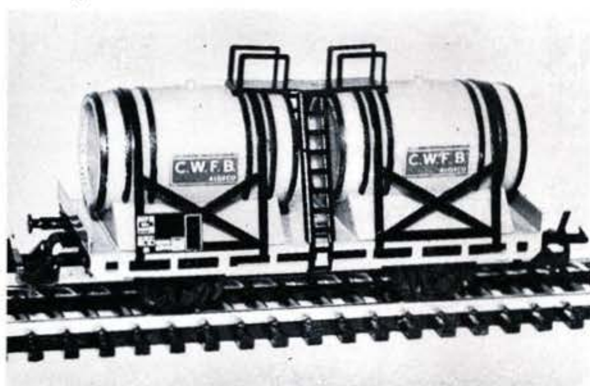
Bild 11 TT-Modell eines Weinfaßwagens der Französischen Staatsbahnen von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

Bild 12 TT-Modell des Silowagens Zkz der Deutschen Reichsbahn von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

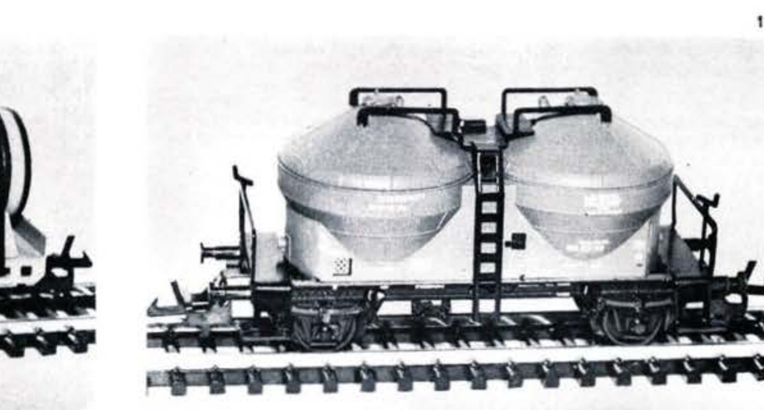
10



11



12



Oberschüler aus Leipzig bauen ihren Heimatbahnhof



Bild 1 Walter Hauschild vor einem Teilstück der TT-Großanlage

Fotos: K. Weber (2)
L. B. Hoppe (1)

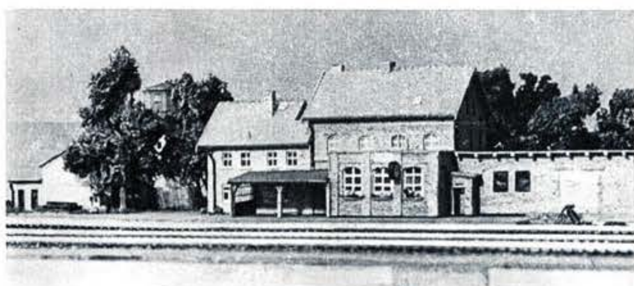
Im Heft 12/1966, Seite 358 brachten wir eine Abbildung des Modells „Empfangsgebäude Bahnhof Leipzig-Plagwitz" und erwähnten auch die TT-Großanlage der Schüler-AG-Helmholtz-Oberschule Leipzig. Von unserem Modellbahnfreund Walter Hauschild, Leipzig, erhielten wir einige Fotos und einen Bericht zugestellt, den wir nachstehend veröffentlichen: „Seit etwa zwei Jahren beschäftigen sich im Rahmen des polytechnischen Unterrichtes mehrere Oberschüler dieser Schule unter Leitung des Modellbahnfreundes Kurt Weber, Leipzig, und unter Mithilfe einiger Modellbahnexperten mit diesem großen Objekt, für das sich auch die Deutsche Reichsbahn interessiert und auch tatkräftig unterstützt. Besonders kommt die modellgerechte Nachbildung aller bahntechnischen Einzelheiten, die wirklichkeitsnahe Gestaltung der engeren und weiteren Umgebung nach Plänen und Skizzen des AG-Leiters zum Ausdruck. Auf dieser Anlage im Maßstab 1:120 ist die zweigleisige Hauptstrecke Leipzig–Saalfeld, die Nebenstrecke Leipzig-Plagwitz–Pörsten, das Gleisbild des Bahnbetriebswerkes und das Gleisbild des Güterbahnhofes nachgebildet. Das Besondere dieser Anlage ist, daß die Schüler nicht nur beim Bau die Grundkenntnisse auf technisch-handwerklichem Gebiet erhalten. Nach Fertigstellung wird ihr Interesse für die DR durch vorbildgerechten, fahrplanmäßigen Betrieb geweckt. Schon jetzt sind zwei ehemalige Schüler Lehrlinge bei der DR. Ein dem Vorbild entsprechender Zugverkehr wird durch einen verdeckten Bahnhof, Signal- und Sicherungseinrichtungen mit Fahrstraßenschaltungen – wie beim Original – gewährleistet. Die Geländegestaltung auf der U-förmigen 3 m × 6 m großen Anlage mit etwa 300 m Gleislänge, 100 Weichen, 50 Signalen aller Art und die selbstgemalten Kulissen zeigen Ausschnitte der engeren und weiteren Umgebung von Leipzig. Eines der schönsten Landschaftsmotive dieser Anlage ist das Rippachtal. Im Rahmen des Gesamtbaues wurde mir die Spezialaufgabe übertragen, mit einigen Schülern diesen Teilabschnitt zu gestalten. Dazu gehört das Bahngelände des Endbahnhofes Pörsten mit allen Bahnaufbauten und Gleisanlagen. Weiterhin die im „Modelleisenbahner" 11/1964 – Rücktitelbild – veröffentlichte Rippachbrücke, das gesamte Rippachtalgelände mit den Dörfern Pörsten und Rippach. Auf einem Foto erkennt man den im Bau befindlichen Bahnhofsabschnitt mit Empfangsgebäude, sonstigen Hochbauten, einschließlich Gasthof „Fasanenhöhe" und die Gleisführung, wie sie dem Vorbild entspricht. Sehr interessant sind die Fotos mit der Gegenüberstellung von Original und Modell. Mit freundlicher Genehmigung der DR hat Modellbahnfreund Weber die notwendigen Aufnahmen vom Bahnhof und der wichtigsten Geländeteile gemacht. Damit die Gewähr einer möglichst „naturechten", verkleinerten Wiedergabe gesichert ist, waren einige Besichtigungsfahrten mit Schülern notwendig. Das Nachbauen nach Fotos ist nicht leicht. Die Umrechnung vom Original zum Maßstab 1:120 war für mich selbst, wie für die Schüler, eine gute Lehraufgabe. Originalmaße waren nicht gegeben, sie mußten durch Schrittzählen und Abmessen der gestellten Personen ermittelt werden. Da der Bahnhof Pörsten noch heute mit einem Hebelstellwerk versehen ist, haben wir für das Modell auf dem Stellpult Hebelschalter der Firma Pilz verwendet."

Wie man den Ausführungen entnehmen kann, entsteht in der Helmholtz-Oberschule Leipzig eine der größten TT-Anlagen, die sicherlich nicht nur zum Spielen da ist, sondern als Lehranlage Verwendung finden kann. Bei Gelegenheit, wenn der Bau weiter fortgeschritten ist, werden wir über die Gesamtanlage weitere Berichte geben. Man kann aber jetzt schon erkennen, daß die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn – auch im polytechnischen Unterricht der Schulen – dazu angetan ist, den Berufsnachwuchs unserer Jugend zu fördern.

Bild 2 Empfangsgebäude des Bahnhofes Pörsten im Original



Bild 3 Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Pörsten als TT-Modell



Die Zukunft unserer Eisenbahn

Der VII. Parteitag setzte neue Maßstäbe für die Ausarbeitung von Prognosen als Voraussetzung zur Gestaltung des entwickelten Systems des Sozialismus in der DDR.

Dies gibt Anlaß, die Dokumente, die die Entwicklung des Verkehrswesens und der Eisenbahn bestimmen, zu studieren und ihren Inhalt näher darzulegen.

Im Ministerium für Verkehrswesen wurden folgende Grundlagen erarbeitet:

- Entwicklung des Verkehrswesens bis 1980 (Verkehrsprognose),
- Generalverkehrsschema über den Einsatz der modernen Traktionsarten auf den Hauptstrecken der Eisenbahn sowie für die Entwicklung des Netzes der Fernverkehrsstraßen (Generalverkehrsschema der DDR),
- Prognose zur Entwicklung der Verkehrszweige (u. a. DR) bis 1980.

Die Räte der Bezirke erarbeiteten mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehrswesen und der Deutschen Reichsbahn Generalverkehrspläne, in denen die Entwicklung des Verkehrswesens in den Bezirken niedergelegt ist.

In den Beschlüssen des VII. Parteitages wurde die Grundrichtung der Entwicklung des Verkehrswesens, insbesondere für die Gestaltung des Eisenbahnnetzes der Traktionsumstellung dargelegt.

Aus den strukturbestimmenden Prozessen der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung der Deutschen Reichsbahn sollen einige Aspekte herausgegriffen werden.

Im Rahmen des sozialistischen Verkehrssystems ist auch künftig die Deutsche Reichsbahn der größte und wichtigste Transportzweig. Es ist deshalb wichtig, auf der Grundlage einer durchgehenden Rationalisierung die bekannten Vorzüge des Eisenbahntransportes in Zukunft immer besser zu nutzen.

Die Grundrichtung der Entwicklung der Deutschen Reichsbahn wird durch eine weitgehende Automatisierung, die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung zur optimalen Ausnutzung der Kapazitäten, die Ablösung der Dampftraktion durch die Dieseltraktion bis 1975 und Konzentration der Arbeit auf ein leistungsfähiges Hauptnetz gekennzeichnet.

Der zukünftige Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn wird sich durch wesentlich höhere Geschwindigkeiten, größere Sicherheit und Bequemlichkeit auszeichnen. Es ist vorgesehen, die Schnellverbindungen zwischen den Großstädten der DDR schrittweise zu erweitern, dabei die Reisezeiten bis 50% zu verringern und regelmäßige Zugverbindungen in Zeitabständen bis zu 3 Stunden zu schaffen. Damit kann die Hauptstadt der DDR Berlin von allen Bezirkshauptstädten außer Suhl mit höherem Komfort in weniger als 3 Stunden und alle Orte der DDR untereinander in weniger als 6 Stunden erreicht werden.

Die verstärkte Einbeziehung der Eisenbahn in den Nahverkehr ist durch den Ausbau von Stadtschnellverkehrssystemen in Berlin, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg und Rostock vorgesehen. Damit werden vorhandene Grundfonds besser genutzt und die Lebensfähigkeit der Großstädte auch in Zukunft gewährleistet. Auch im Güterverkehr ist eine radikale Verkürzung der Beförderungszeiten um teilweise 50% gegenüber heute möglich.

Wichtig ist dabei die Konzentration des Güterumschlages, der Zugbildung im engen Zusammenhang mit dem Einsatz moderner Transport- und Lademittel und damit insbesondere der Container und die weitgehende Mechanisierung und Automatisierung der Transport- und Umschlagsprozesse.

Die Nutzung der ökonomischen Vorteile des Eisenbahntransports erfordert die Konzentration der Verkehrsströme auf ein Eisenbahnhauptnetz von etwa 6000 km gegenüber einer Gesamtlänge von 16 000 km. Dieses Hauptnetz muß in der Lage sein, in Zukunft etwa 80% der Verkehrsleistung aufzunehmen. Es wird zu etwa $^{2}/_{3}$ zweigleisig ausgebaut und mit den erforderlichen technischen Ausrüstungen der Signal-, Sicherungs- und Fernmeldetechnik versehen.

Etwa 1000 km Strecken, vorwiegend in der Nord-Süd-Relation, werden für 160 km, alle anderen Hauptstrekken für Geschwindigkeiten von 100 bis 120 km ausgebaut.

Damit ist gleichzeitig die Konzentration der Zugbildung von bisher etwa 300 auf etwa 30 leistungsfähige teilautomatisierte Rangierbahnhöfe verbunden. Dieses Hauptnetz wird von einem etwa 10 000 km umfassenden Nebennetz ergänzt.

Überlegungen haben ergeben, daß etwa $^{1}/_{3}$ der Nebenbahnen im gesamtvolkswirtschaftlichen Interesse unter der Voraussetzung der Sicherung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft nach eingehenden Untersuchungen geschlossen werden kann.

Der rasche Übergang von der Dampftraktion auf moderne Traktionsarten ist eine Hauptaufgabe, die bis 1975 abgeschlossen sein soll. Künftig werden etwa 850 km des Hauptnetzes, gleich 20% der Zugführungsarbeit, in elektrischer Traktion und etwa 1100 km, gleich 80% der Zugführungsarbeit, mit Dieseltraktion befahren.

Dieser konzentrierte Prozeß schafft günstige Voraussetzungen für die weitere technische und ökonomische Entwicklung.

Die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung und der Kybernetik ist eine entscheidende Voraussetzung für die schrittweise Automatisierung der Betriebsführung und die Rationalisierung in Plan, Zeit und Abrechnung.

Es geht darum, die Eisenbahn in den nächsten Jahren so zu entwickeln, daß die wachsenden Verkehrsbedürfnisse mit einem geringsten Aufwand an Arbeitskräften, Energie und Material befriedigt werden, und die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Eisenbahner entsprechend der Entwicklung schrittweise verbessert werden.

Auch den Modelleisenbahnern fallen in diesem Zusammenhang Aufgaben zu.

Neben der aktiven Einflußnahme und der Widerspiegelung der positiven Entwicklung unserer Eisenbahn, der Beschäftigung mit gestalterischen Fragen, ist es wichtig, vor allem unserer Jugend über die Liebe zur Modelleisenbahn für einen Beruf in der Eisenbahn der Zukunft zu gewinnen, und auch die Praktiker des Eisenbahnwesens werden es begrüßen, wenn Modelleisenbahner die Pflege und Erhaltung von Traditionen und Leistungen der Technik aus früherer Zeit, die der stürmischen Entwicklung weichen müssen, zu ihrer Aufgabe machen.

Prof. Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

Das Eisenbahn-Betriebsfeld in Leningrad

Ленинградская модельная установка для службы движения

The Working Model Railway Layout in Leningrad

Le réseau de service du chemin de fer en modèle en ville de Leningrad

Das Leningrader Institut für Ingenieure des Eisenbahn-Transportwesens (LJJShT) in Leningrad besitzt seit einigen Jahren eine große Lehranlage für den Eisenbahnbetriebsdienst. Sie nimmt eine ganze Anzahl Räume ein, wobei die Strecke durch Wanddurchbrüche geführt ist. Bemerkenswert sind die große Spurweite und die ausschließliche Verwendung von Original-Stellwerken. Bei meinem Besuch in Leningrad erfuhr ich, daß die Ausstattung mit Stellwerken neuester Bauart durch die Industrie kostenlos erfolgte. Man betrachtet diesen Einsatz unter dem Gesichtspunkt der Erprobung. Erfahrungsgemäß ist die Beanspruchung im Übungsbetrieb eine sehr harte und hat außerdem den Vorteil, daß eventuelle Betriebsstörungen zwar zur Unterbrechung der Lehrveranstaltung führen können, aber nicht die weitreichenden Folgen haben, die in der Praxis auftreten können.

Hinsichtlich der Sicherungsanlagen besteht also ein grundlegender Unterschied zum Eisenbahn-Betriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden. Dieses vefügt über ein spezielles Laboratorium für Sicherungs- und Fernmeldewesen neben dem Eisenbahn-Betriebsfeld. Daher dienen dort die Sicherungsanlagen des Eisenbahn-Betriebsfeldes lediglich dazu, den Unterricht und die Übungen für den Fahrdienst zu ermöglichen, nicht aber Unterweisungen an den Sicherungsanlagen selbst. In Leningrad erfüllt die eine Anlage beide Aufgaben.

Die große Spurweite gibt eine hohe Sicherheit gegen Entgleisungen und sonstige Störungen, die bei kleinen Spurweiten häufiger sind. Durch Lokomotiven mit einer sehr hohen Übersetzung werden Geschwindigkeiten erzielt, die in ähnlicher Form wie bei der HfV-Anlage einen Betrieb im Maßstab von nahezu 1 : 1 ermöglichen. Durch den gewählten Maßstab ist allerdings die Breitenverzerrung, die bei der HfV-Anlage etwa 1 : 2 beträgt, erheblich größer. Die Gleisanlage erinnert dadurch an die früher verbreiteten Gleise der Nenngröße 0 mit 32 mm Spurweite und größeren Nenngrößen, bei denen Weichenwinkel von 30° durchaus üblich waren. Der starke Verzerrungsmaßstab führt weiter dazu, daß die Zuglängen sehr verkürzt sind. Die Züge haben daher nur wenige Wagen.

Beim rollenden Material wurde weniger auf eine dem Vorbild ähnliche Zugzusammensetzung Wert gelegt als auf ein hohes Maß von Betriebssicherheit.

Um das Zusammenwirken von Zug und Sicherungsanlagen zu ermöglichen, z. B. bei der Gleisbesetzungsanzeige, sind alle Fahrzeuge mit Widerständen ausgestattet, die einen Stromfluß über die isolierten Achsen gestatten. Die Zuführung des Fahrstromes erfolgt auch bei dieser Großanlage über die beiden Fahrschienen. Im Gegensatz hierzu ist eine ähnliche Großanlage in Moskau, die sich im Moskauer Institut für Ingenieure des Transportwesens (MJJT) befindet, mit einer stromführenden Mittelschiene ausgestattet. Diese Lösung führt zwar zu einem erhöhten Materialaufwand und verursacht Schwierigkeiten im Bereich der Weichen, gestattet aber dann vorbildgerechte Schaltungen mit Stromfluß über die Fahrzeugachsen, die bei Fahrstromzuführung lediglich über die Fahrschiene nicht möglich ist. Während im LJJShT eigene Räume für die Lehranlage vorhanden sind, führt die Strecke im MJJT teilweise durch Dienstzimmer und unmittelbar an den Schreibtischen der Lehrkräfte vorbei, die dadurch be-

Bild 1 Blick von der Ausfahrgruppe zum Ablaufberg

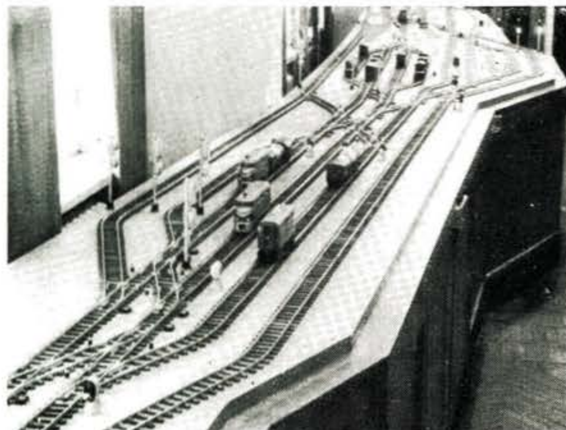


Bild 2 Weichen der Weichenstellvorrichtung



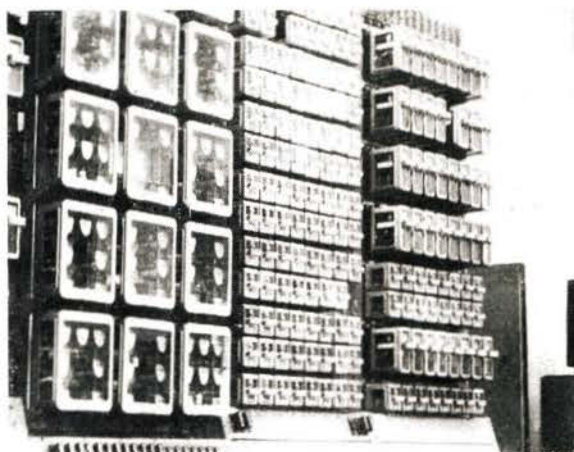


Bild 3 Relais-Gestell für ein Stellwerk

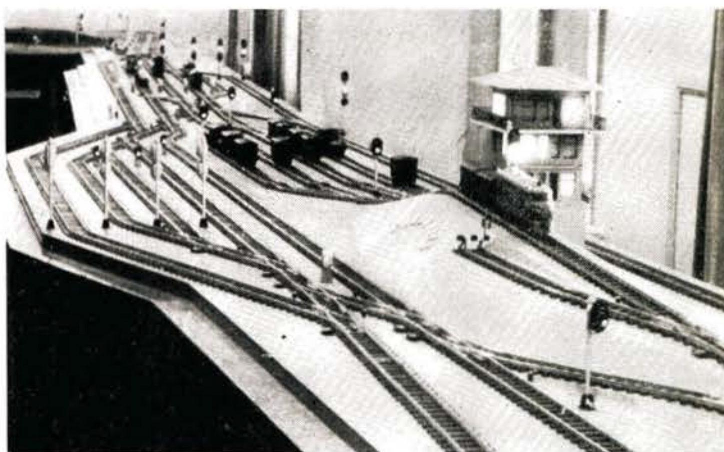


Bild 4 Blick auf den Ablaufberg und die Ordnungsgleise



Bild 5 Stellwerk für den Ablaufberg

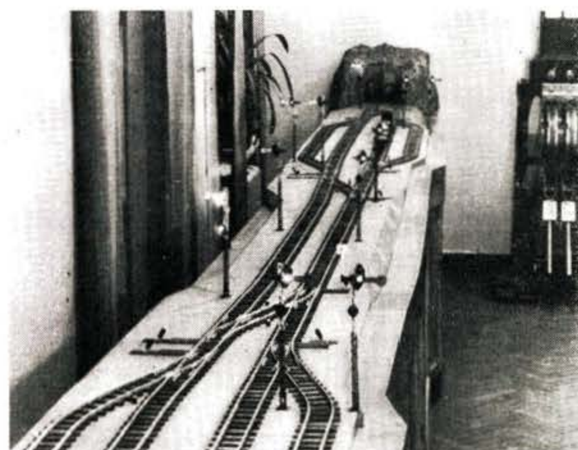
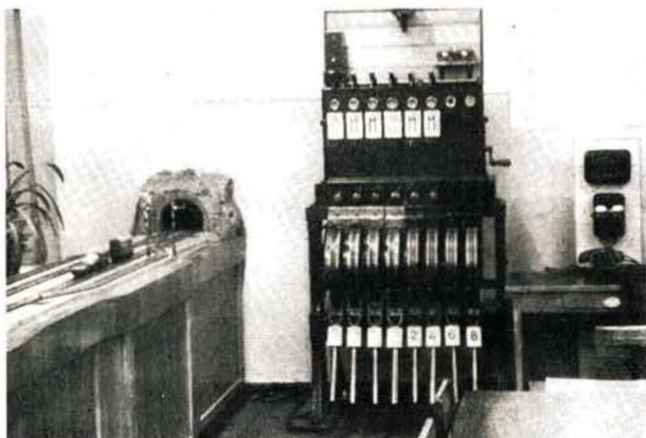


Bild 6 Zweigleisige Strecke

sonders eng mit ihrem Betriebsmodell verbunden sind. Die Lehranlagen für Eisenbahnbetriebsdienst in Leningrad und Moskau zeigen, daß auch die Fachhochschulen in der UdSSR das Eisenbahnmodell zielbewußt und erfolgreich in den Unterricht einbezogen haben. Die Ausführung ist den technischen Gegebenheiten angepaßt und trägt vor allem der Tatsache Rechnung, daß Modelle in den kleinen Spurweiten, z. B. die in den Lehranlagen in der DDR übliche von 16,5 mm, in der UdSSR nicht serienmäßig hergestellt werden. Hervorzuheben ist vor allem das große Verständnis für die Belange der Modellbahntechnik, die u. a. auch darin zum Ausdruck kommt, daß erheblicher Raum für die genannten Anlagen zur Verfügung gestellt wurde, und die erwähnte vorzügliche Ausstattung mit den neuesten Sicherungsanlagen.

Bild 7 Mechanisches Stellwerk und Bahnhof an zweigleisiger Strecke



Gutachterausschußtagung „Modellbahnen"

Ein nüchterner Büroraum mit dem T-förmigen Tisch, an dem ein halbes Dutzend Männer ernst mit der Lupe und Radsatzlehre werkeln: Der Gutachterausschuß „Modellbahnen" unter Vorsitz von Prüfingenieur Hornbogen in der Prüfdienststelle des DAMW zu Erfurt, Am Anger. Als Gutachter fungieren bei der heutigen Wiederholungsprüfung die Herren:
Arndt, Verwaltungsleiter des Verkehrsmuseums in Dresden,
Brust, Hochschule für Verkehrswesen Dresden,
Tippmann, TKO-Leiter der Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin,
Furch, TKO-Leiter der VVB Spielwaren, Sonneberg,
Müller, Branchenleiter für Modellbahnen in der GHG, Leipzig,
Schüpler, Konstrukteur im VEB Piko, Sonneberg.
Eine gute Mischung von Experten also, die größtenteils auch bekannt sind als Mitglieder des Modelleisenbahn-Verbandes und Autoren des „Modelleisenbahners".
„Wiederholungsprüfungen", das heißt, daß die Erzeugnisse den Gutachtern im Prinzip bereits bekannt sind und daß es „nur" gilt, zu ergründen, inwieweit bestimmte Auflagen der Erstvorstellung erfüllt, die Erzeugnisse mustergetreu gefertigt und entsprechend dem

Prüfbericht Modellbahntriebfahrzeug Fa.

Typ Baugr. Erfurt, den

Bewertungsmerkmale:			Zwischenbew.	Teilurt.
	Konstruktion			
1.1.	TGL 6–10.001 Nenngrößen-Maßstäbe		......	
1.2.	TGL 6–10.008 Begrenzung – Fahrzeugquerschnitt		......	
1.3.	TGL 6–20.004 Elektromotoren (Auszüge)		......	
1.4.	TGL 6–006 Kupplungsaufh. H0 (Empf.)		......	
1.5.	NEM 602 Elektr. Ausrüstung Grundsätze		......	
1.6.	Nennspannung		......	
1.7.	Funkentstörbericht		......	
1.8.	Lichtwechsel		......	
1.9.	Lösbare Gewinde bei Plastteilen		......	......
	Funktion			
2.1.	Fahrsicherheit	a) im Bogen (kl. Radius d. Baugr.)	......	
		b) in Modellweichen	......	
		c) in Weichen nach Werknorm	......	
		d) in Kreuzung 15°	......	
		e) im Gegenverkehr	......	
2.2.	Geschwindigkeit		......	
2.3.	Regelbereich	1:	......	
2.4.	Regelkennlinie		......	
2.5.	Zugkraft	a) Ebene	......	
		b) Steigung	......	
2.6.	Dauerprüfung		......	
2.7.	Fahrgeräusch		......	
2.8.	Kupplungsfunktion		......	
2.9.	Oberleitungsbügel	a) Höchste Fahrdrahtlage	......	
		b) Tiefste Fahrdrahtlage	......	......
	Verarbeitung			
3.1.	TGL Räder – Radsätze 6–10.007		......	
3.2.	Kontrollwerte Stromaufn.		......	
3.3.	Pufferhöhe		......	
3.4.	Montagearbeit		......	
3.5.	Gratkanten		......	
3.6.	Einfallstellen an Plastteilen		......	......
	Gestaltung			
4.1.	Modell- oder Spielzeugeisenbahn		......	
4.2.	Optischer Eindruck des Erzeugnisses		......	
4.3.	Hauptmaße		......	
4.4.	Kartonage	a) Festigkeit	......	
		b) Gestaltung	......	
4.5.	Bedienungsanleitung	a) Inhalt	......	
		b) Gestaltung	......	......
	Material			
5.1.	Festigkeit		......	
5.2.	Bruchgefahr		......	
5.3.	Lebensdauer		......	
5.4.	Erwärmung (Deformation)		......	......
6.	**Oberfläche**			......
7.	**Pädagogischer Wert**			......
8.	**Garantie**			......
			Gesamturteil	

Prüfbericht Modellbahngebäude Fa.

Typ Baugr. Erfurt, den

Bewertungsmerkmale:			Zwischenbew.	Teilurt.
	Konstruktion/Funktion			
1.1.	TGL 6–10.001 Nenngrößen-Maßstäbe		......	
1.2.	TGL 6–10.004 Lichter Raum über d. Gleisen		......	
1.3.	Geschoßhöhe		......	
1.4.	Breite der Durchfahrten bei Bauwerken		......	
1.5.	Abstände der Lokschuppentore		......	
1.6.	Höhe der Bahnsteigkanten		......	
1.7.	Funktion der Schiebetore		......	
1.8.	Beleuchtungsmöglichkeit		......	
1.9.	Lichtundurchlässigkeit bei Beleuchtung		......	
1.10.	Verzogene Teile		......	
1.11.	Sichtbare Schnitt- oder Knickkanten		......	
				......
	Verarbeitung			
3.1.	Einfallstellen an Plastteilen		......	
3.2.	Gratkanten		......	
3.3.	Oberflächenschutz bei Metallteilen		......	
3.4.	Kleberreste		......	
3.5.	Sichtbare Dachunterseiten		......	
3.6.	Durchgänge		......	
3.7.	Schornsteine		......	
3.8.	Fenster- und Türsitze		......	
				......
	Gestaltung			
4.1.	Charakteristischer Gesamteindruck		......	
4.2.	Optischer Eindruck		......	
4.3.	Farbgestaltung		......	
4.4.	Zubehörteile		......	
4.5.	Kartonage	a) Festigkeit	......	
		b) Gestaltung	......	
4.6.	Bauanleitung		......	
				......
	Material			
5.1.	Festigkeit		......	
5.2.	Bruchgefahr		......	
5.3.	Lebensdauer		......	
				......
	Oberfläche			
6.1.	Kratzfeste Oberfläche		......	
6.2.	Matte bzw. halbmatte Oberfläche		......	
6.3.	Reinigungsfähigkeit		......	
6.4.	Staubabweisend		......	
				......
7.	**Pädagogischer Wert**		......	
			Gesamturteil	

internationalen Trend weiterentwickelt wurden; denn die Prüfzeugnisse sind in der Regel auf ein Jahr befristet. Immerhin sind 135 Modellbahnerzeugnisse und 40 Straßenfahrzeuge (davon etliche in mehreren Varianten) von neun Firmen in $2^1/_2$ Tagen ein recht ansehnliches Gutachterpensum. Entsprechend konzentriert ist die Arbeit. Lokomotiven, Wagen, Kraftfahrzeuge in verschiedenen Maßstäben gehen von Hand zu Hand, werden kritisch angesehen, jeder sagt seine Meinung. Der Vorsitzende faßt die einzelnen Stellungnahmen auf einem Beurteilungsbogen zu einem Gesamturteil, gestaffelt nach Güteklassen zusammen.

Parameter, die visuell nicht beurteilt werden können, wie Regelbereich, (Anfahr-)Geschwindigkeit, Stromaufnahme usw. der Triebfahrzeuge wurden zuvor in der Prüfdienststelle in Dauerbetrieb geprüft, und der Vorsitzende nennt nun die Ergebnisse als Beurteilungsgrundlagen.

Die Beanstandungsgründe sind mannigfaltig und zeugen von der Genauigkeit, mit der der Gutachterausschuß zu Werke geht: Da eignet sich ein Plastregenerat der Farbe wegen nicht für die Innenteile eines Omnibusses, da ist das Geländer eines Rungenwagens grau statt schwarz und der ganze Wagen zu kurz, also nicht modellgetreu; da stimmen Farbe und Beschriftung eines Personenzuggepäckwagens nicht mit dem Vorbild überein, und schließlich erhält ein Hersteller die Auflage, die angezweifelte Haltbarkeit seiner Verpackung im Verpackungsprüffeld des DAMW prüfen zu lassen. Für eine Bastelbox z. B. wird das Gütezeichen abgelehnt, weil keine Bauanweisung und Hinweis auf den zu verwendenden Kleber beigefügt sind. Einige weitere Unklarheiten werden später im herstellenden Betrieb besprochen, noch ehe das Prüfungszeugnis ausgefertigt wird. Die Gutachter geben aus ihren reichen Erfahrungen etliche Hinweise zur Technologie und Modellgestaltung, die von dem Produzenten, sofern er selbst bei der Prüfung anwesend ist, dankbar entgegengenommen werden. Der Ausschuß ist eben nicht nur ein gestrenges Kontrollorgan.

In der Bevölkerung taucht vielfach die Frage auf, inwieweit es überhaupt möglich ist, von einigen wenigen Modellen auf die Qualität der Serienproduktion zu schließen. Deshalb besuchte Prüfingenieur Hornbogen vor dieser Sitzung z. B. mehrere Tage lang sehr eingehend die Firma Zeuke & Wegwerth KG. Der Betrieb besitzt demnach alle Voraussetzungen zur mustergetreuen Fertigung, selbst in der Güteklasse „Q“.

Wenn auch die Gütezeichen grundsätzlich nur für Serienerzeugnisse erteilt werden, so wollen sich manche Betriebe doch vor verspäteten Erkenntnissen bewahren und ersuchen das DAMW um ein Gutachten schon in einer sehr frühen Entwicklungsstufe. Das ist jedoch kein Zwang, und so gibt es auch Betriebe, die sehr selbstsicher diesen Weg für überflüssig halten und oft hohe Kosten aufwenden müssen, um die angeschafften Werkzeuge nachträglich zu überarbeiten oder gar zu ersetzen.

Natürlich ergibt sich die Frage, nach welchen Richtlinien die Gutachter arbeiten: Nach internationalen Maßstandards und — da die Klassifizierungs-TGL noch in Arbeit sind — nach vorläufigen Prüfrichtlinien; doch ist abzusehen, daß die TGL noch wesentlich schärfer formuliert sein wird. Des Interesses halber und damit Modellbahngemeinschaften ihre selbstgefertigten Modelle eventuell probeweise selbst beurteilen können, sind nebenstehend Auszüge aus Prüfberichten abgedruckt (die niedrigste Note eines bestimmten Parameters beeinflußt das Gesamturteil, das zu einem Gütezeichen führt).

So wie dieser Gutachterausschuß für „Triebfahrzeuge, Wagen und Modell-Straßenfahrzeuge“ arbeiten auch die Ausschüsse für „Gleismaterial einschließlich Schaltpulte und Stellplatten“, die Gruppen „Modellbahnzubehör: Lampen, Brücken und Tunnelportale“ sowie „Modellbahnzubehör: Gebäude aller Art“ und tragen durch ihre gewissenhafte Arbeit wesentlich mit dazu bei, daß die Qualität unseres mechanischen und elektromechanischen Spielzeugs im In- und Ausland hoch geachtet wird und uns wertvolle Devisen bringt.

R. E.

Neue Aufgaben auch für die Arbeitsgemeinschaften des DMV

Der VII. Parteitag der SED stellte als Aufgaben für das Verkehrswesen:

1. Die Transportprozesse durch eine geschlossene Transportkette vom Erzeuger zum Verbraucher so zu organisieren, daß insgesamt eine Senkung des Transportanteils und der Kosten erreicht wird.
2. Transporttechnologien, sozialistische Kooperation und Arbeitsteilung zwischen Schienen- und Straßenverkehr.
3. Übergang vom Dampflokbetrieb auf moderne Traktionsarten.
4. Ausbau der wichtigsten Hauptstrecken bis zu 160 km/h unter Einsatz modernster Technik.
5. Konzentration und Mechanisierung im Güterumschlag.

Von diesen Grundgedanken ließen wir uns leiten, als die 11. Lehr- und Leistungsschau des Ostseebezirkes in Rostock zu gestalten war. Die Arbeitsgemeinschaften Köthen, Wernigerode und Brandenburg haben mit ihren Modellen dem Neuen in der Arbeit des Modelleisenbahners voll zum Durchbruch verholfen. Die Exponate dieser Arbeitsgemeinschaften fanden den ungeteilten Zuspruch aller Besucher der 11. Lehr- und Leistungsschau des Ostseebezirkes.

Auf der Grundlage des Verkehrsschemas der DDR und des Generalverkehrsplanes des Bezirkes Rostock haben unsere Freunde hervorragenden Anteil an dem großen Erfolg der Ausstellung „Schienen- und Straßenverkehr des Ostseebezirkes“.

Gegenstand ihrer Modellarbeit war die Aussage zu den Beschlüssen des VII. Parteitages. Wir freuen uns alle, daß unsere Genossen des Zentralkomitees der SED unter der Leitung des Ersten Sekretärs, Walter Ulbricht und unser Minister Dr. Kramer sowie die Genossen Hermann Matern, Erich Honnecker und die Bezirksleitungen der SED der Arbeit der Modelleisenbahner lobend ihre Anerkennung gaben.

Besonders erfreut waren auch alle in- und ausländischen Besucher von dem Modell AG Stralsund zur MMM. Dieser Erfolg war möglich, weil erstmalig die Grundsätze, Ziele und Aufgaben des Verbandes mit großer Sorgfalt im Denken und Handeln überzeugend zum Tragen gebracht wurden. Es waren nicht nur Nachgestaltungen vorhandener Anlagen der DR, sondern wegweisende Gestaltungen des sozialistischen Verkehrswesens zu sehen.

Organisatorisch vereinten sich in Vorbereitung der 11. Lehr- und Leistungsschau die Verantwortlichen der Rbd Greifswald mit unseren Modelleisenbahnern, und so wuchsen die Gestaltungspunkte durch die gemeinsame Arbeit. Viele neue Freunde konnten für den DMV geworben werden. Die Bildung des Bezirksvorstandes Greifswald ist das erste sichtbare Ergebnis.

Es ist mir eine Freude, allen Modelleisenbahnern der AG, welche diese neuen Normen für die sinnvolle Arbeit der Modelleisenbahner gesetzt haben, nochmals meinen herzlichen Dank auszusprechen.

Mack
Vorsitzender des Bezirksvorstandes Greifswald

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Berlin

Die AG 1/22, Baumschulenweg, hat in der 5. Oberschule Kiefholzstraße, größere Arbeitsräume erhalten. Freunde, die an einer Mitarbeit interessiert sind, melden sich bei Herrn Günter Ringemann, 1195 Berlin, Schöntaler Weg 8.

Ab Juli 1967 wurde die Arbeitsgemeinschaft I/6 (Leiter Herr Klaus Gerlach) aufgelöst und mit der AG I/5 vereinigt. Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft hat Herr Wolfgang Kunert, 1195 Berlin, Heidemühler Weg 12, übernommen.

Naumburg

Vom 3. bis 10. 12. 1967 zeigt die AG 4/11 in ihrer 9. Modelleisenbahnausstellung 10 Anlagen der Nenngrößen H0, TT und N. Öffnungszeiten Montag bis Freitag von 16 bis 19 Uhr, samstags von 15 bis 18 Uhr und sonntags von 10 bis 18 Uhr.

Dresden

Zum Jahreswechsel begeht die AG 3/9 ihr 20jähriges Bestehen; aus diesem Anlaß wird eine Modellbahnausstellung durchgeführt. Öffnungszeiten: Samstag: 25. 11., 2. 12., 9. 12. und 16. 12. von 14 bis 19 Uhr sowie Sonntag 26. 11., 3. 12., 10. 12. und 17. 12. von 10 bis 19 Uhr.

Am 21. 11. 1967 um 19.30 findet für Eisenbahnfreunde im Verkehrsmuseum, Vortragssaal, eine Bücherbörse statt. Jedes Mitglied wird gebeten, nicht mehr benötigte Bücher, Kalender, Bilder usw. zum Tausch oder Verkauf an andere Mitglieder oder Gäste mitzubringen. Leitung Herr Gerhard Arndt.

Am 12. 12. 1967 um 19.30 findet unter Leitung von Herrn Martin Metz ebenfalls im Verkehrsmuseum, Ausstellungssaal, II. Obergeschoß, eine Besichtigung der Ausstellung „Vom Spielzeug zur Modellstraßenbahn" statt.

Hennigsdorf

Herr Günter Nagel, Wildbahn 18, bittet alle Interessenten aus Hennigsdorf und Umgebung sich zwecks Bildung einer Arbeitsgemeinschaft bei ihm oder beim Vorsteher des Bahnhofs Hennigsdorf zu melden.

Greiz

Vom 18. bis 19. 11. 1967 findet im Kulturhaus der Papierfabrik Greiz eine Modelleisenbahnausstellung statt.

Grimmen

Unter Leitung von Herrn Werner Hahm, Straße der Freundschaft 23, hat sich eine neugebildete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen. Weitere Interessenten können sich noch melden.

Bad Dürrenberg

Die AG 6/20 führt vom 25. 11. bis zum 10. 12. 1967 in der „Schauburg" in Halle eine Modellbahnausstellung durch. Neben der Gemeinschaftsanlage der AG werden zahlreiche Heimanlagen vorgestellt. Die Ausstellung ist täglich von 14 bis 19 Uhr geöffnet.

Leipzig

Die AG „Friedrich List" Leipzig, stellt ab April 1968 für alle AG unseres Verbandes folgende Ausstellungsanlagen zur Verfügung.

1. Automatische Modellbahnanlage der Nenngröße H0. Platzbedarf 10,5 × 4,0 m.
2. Modellbahnanlage „Arlbergbahn". Nenngröße H0. Platzbedarf 15,0 × 3,0 m.
3. Modellbahnanlage „Saßnitz". Nenngröße H0. Platzbedarf 15,5 × 2 m.
4. Modellbahnanlage „Geschichte der Eisenbahn", in fünf Bildern (Vitrinen). Nenngröße H0. Platzbedarf 11,0 × 2,0 m.
5. „Oberweißbacher Bergbahn". Nenngröße TT. Platzbedarf 10,0 × 3,0 m.
6. Modelle und Bildmaterial der Gruppe Nahverkehr.

Bestellungen für diese Anlagen sind bis zum 15. 12. 1967 an die Geschäftsstelle Leipzig Hbf, Quergang, zu richten.

Vom 25. 11. bis zum 20. 12. 1967 führt die AG „Friedrich List" ihre VI. große Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus „Hansa Haus" Grimmaische Straße durch. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 13 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag von 10 bis 19 Uhr. Die Ausstellung ist mit einer kleinen Gastausstellung des Verkehrsmuseum Budapest verbunden. Geschlossene Führungen für Arbeitsgemeinschaften und Schulgruppen nach vorheriger Anmeldung. Meldungen sind an die Geschäftsstelle der AG „Friedrich List", Leipzig Hbf, Quergang, zu richten.

Braunsbedra

Die AG 6/26 führt im Kulturhaus des Mineralölwerkes Lützkendorf eine Modellbahnausstellung durch. Die Ausstellung ist wie folgt geöffnet: am 2. 11. von 16 bis 20 Uhr, am 4. 11. von 10 bis 20 Uhr, am 5. 11. von 10 bis 18 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

11/1 Biete 2 Oberlichtwagen (Speisewg. und Reisezugwg., blau Schicht) sowie Lok BR 55 (Piko, alte Ausführung mit Universalmotor). Suche 3 Inox-Wagen und 2 Mitteleinstiegwagen oder Ellok CC 7100 der SNCF.

11/2 Aus Archivbeständen abzugeben: Czygan – „Die Eisenbahn in Wort und Bild" 2 Bände Leinen, mit 1641 Abb. und 17 Tafeln. „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1954 und 1955 gebunden. „Die Eisenbahntechnik" Jahrgang 1955 gebunden. „Die Technik" – Messehefte, ab 1955 bis 1964, 10 Hefte. Eisenbahnjahrbuch 1963. Motorjahrbuch 1960. Verschiedene ältere Märklin-Kataloge. Verschiedene ältere „Faller-Magazin". Bei Anfragen bitte Rückporto beilegen.

11/3 Suche Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Schnellzugwagen der Firmen Arnold und Minitrix zu kaufen.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Von dem Buch „Modelltriebfahrzeuge" "von Gerlach stehen nach Exemplare zur Verfügung. Soweit der Vorrat reicht werden auch Nichtmitglieder des DMV beliefert. Der Preis für Nichtmitglieder beträgt bei Lieferung frei Haus 14,– MDN. Bestellungen sind an das Generalsekretariat oder an die Bezirksvorstände zu richten. Mitglieder des DMV bestellen das Buch bei ihren Arbeitsgemeinschaften.

Für die Mitglieder unseres Verbandes können wir die Anbauspritzteile der BR 75 von Gützold (Luftpumpe, Speisepumpe, Laternen usw.) zum Preis von 0,30 MDN je Satz beschaffen. Die AG geben ihre Bestellungen an die Bezirksvorstände auf.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Ing. GOTTFRIED KÖHLER

Induktive Zugbeeinflussung bei der DR

Индуктивная поездная авторегулировка у Герм. Гос. Ж. Д. (ДР)

Inductive Automatic Influence of Trains at the DR

Influence automatique à l'induction aux trains à la DR

Schon seit über einem Jahr wird die Zugsicherung auf der Strecke Berlin–Dresden durch punktförmige induktive Zugbeeinflussungsanlagen (Indusi) erhöht. Diese Einrichtungen übertragen an bestimmten Stellen der Strecke Signalbegriffe auf das Triebfahrzeug, was einerseits eine wesentlich bessere Fahrweise bei schlechten Sichtverhältnissen bringt und andererseits menschliches Versagen weiter verringert. Die Indusi hält den Triebfahrzeugführer zur erhöhten Aufmerksamkeit bei der Signalbeobachtung an, denn sobald er eine Signalstellung nicht rechtzeitig oder nicht richtig wahrnimmt und die Fahrweise darauf einstellt, folgt eine Zwangsbremsung.

Induktive Zugbeeinflussungsanlagen sind schon seit Jahrzehnten in Gebrauch. Über den Aufbau und die Wirkungsweise ist oft berichtet worden und dazu kann in der am Schluß genannten Literatur nachgelesen werden. Trotzdem soll kurz auf die Besonderheit der punktförmigen Anlage eingegangen werden. Hierbei sind an Überwachungspunkten der Strecke Gleismagnete eingebaut. Am Triebfahrzeug sind auch Magnete angebracht, die ständig Magnetfelder ausstrahlen und bei Halt- oder Warnstellung des Signals ein Hauptrelais zum Abschalten bringen. Alle anderen Steuervorgänge wie Warnmeldung bzw. Zwangsbremsung folgen daraufhin.

Jetzt, da bei der Deutschen Reichsbahn die Geschwindigkeiten vieler Reisezüge in den Bereich von 120 km/h kommen und nach der Prognose im Verkehrswesen im Jahre 1980 auf 1000 km Streckenlänge bei 160 km/h liegen werden, sind signalabhängige Sicherungseinrichtungen auf den Triebfahrzeugen dringender denn je. Oft müssen auf Grund der langen Bremswege und der durchschnittlich 2 km auseinanderliegenden Blockabstände Bremsvorgänge eingeleitet werden, ohne daß vorher die Signalstellung wahrgenommen werden konnte. Aus diesem Grunde auch sieht die Prognose bei der Deutschen Reichsbahn den Einsatz der linienförmigen Zugbeeinflussung vor. Dabei heißt linienförmig wiederum, daß über ein Antennensystem von jeder beliebigen Stelle der Strecke aus die zu erwartenden Signalbegriffe ständig übertragen und die Veränderungen mitgeteilt werden. Am Triebfahrzeug befindet sich die Empfangs- bzw. Sendespule, und im Gleis ist eine Antenne verlegt oder an den isolierten Schienen eine Leiterschleife befestigt. Diese Einrichtung ist im übrigen auch Voraussetzung für eine Bremsüberwachung und automatische Zielbremsung.

Die Signale und ihre Standorte werden, wie schon erwähnt, ständig zur Auswertung durch die Zugbeeinflussung auf das Triebfahrzeug übertragen. Das Ergebnis wird dann dem Triebfahrzeugführer über ein Doppelinstrument angezeigt, auf dem die Soll- und Istgeschwindigkeit angegeben wird. Die gelegentliche Kontrolle beider Werte ist dann nur noch erforderlich, da bei Überschreiten des Sollwertes der Zug selbsttätig bis zur zulässigen Grenze abgebremst wird. Diese Einrichtung ist schon eine Vorstufe des automatischen Lokführers, das ist die elektronisch steuernde und überwachende Führerstandseinrichtung.

Die Deutsche Reichsbahn hat bei den auf der genannten Strecke Berlin–Dresden eingesetzten fünfzehn Dampfloks der Baureihe 01 Indusi-Einrichtungen einbauen lassen. Auch einige Dampfloks der im Bw Elsterwerda beheimateten Loks der Baureihe 38^{10-40} erhielten diese Ausrüstung, um insgesamt die Sicherheit auf der Strecke zu erhöhen.

Inzwischen sind auch Versuche mit der Diesellok V 180 erfolgreich verlaufen. 20 der noch in diesem Jahre im Lokbau Karl Marx Babelsberg gebauten $V\ 180^2$ werden

Bild 1 Anordnung der Indusi-Einrichtung an der Dampflok

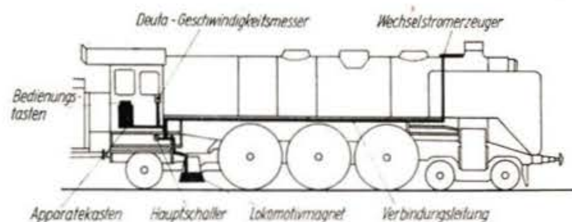


Bild 2 Anordnung der Indusi-Einrichtung an der Diesellok

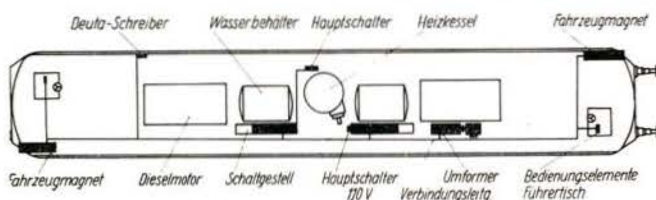




Bild 3 Die erste mit Indusi ausgerüstete Diesellok der Deutschen Reichsbahn — die V 180 222

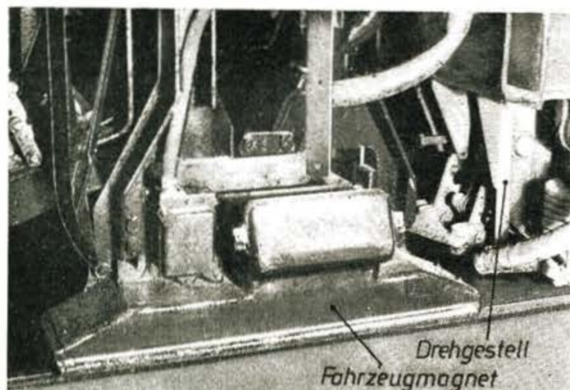


Bild 4 Der Fahrzeugmagnet an der Diesellok

Fotos: G. Köhler (1), Archiv (1)

diese Einrichtungen erhalten, bei der viele Aggregate, so auch der Umformersatz, neuentwickelt wurde. Die Drehzahl für den Antriebsmotor des Umformersatzes wird von einem transistorisiertem Feldregler geregelt.

Weiterhin ist vorgesehen, auch die Schnelltriebwagen und einige Dampfloks der Baureihe 03 mit Indusi-Einrichtungen zu versehen.

Literatur

Mengel: Die induktive Zugbeeinflussung bei der DR, Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin 1942

Kohls: Elektrik der Dieseltriebfahrzeuge, transpress 1965

Kohls: Zugbeeinflussung bei der Deutschen Reichsbahn, Schienenfahrzeuge 9, H. 10/1965, S. 332/336

Draeger: Die induktive Zugbeeinflussungsanlage der Diesellok V 180 C'C', Schienenfahrzeuge 11, H. 9/1967, S. 302/304

VOLKMAR FISCHER, Dresden

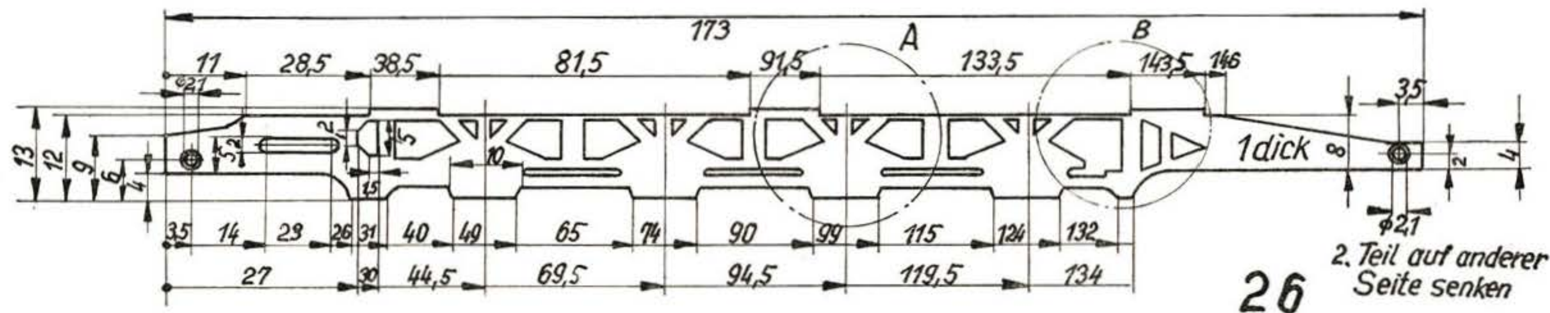
Bauplan für die Ellok E 21 der Deutschen Reichsbahn

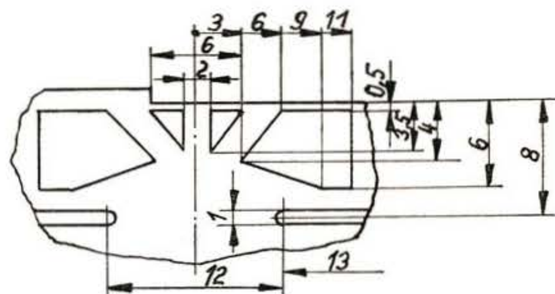
Конструкция электровоза Серий Э-21 ДР (Продолжение и конец)

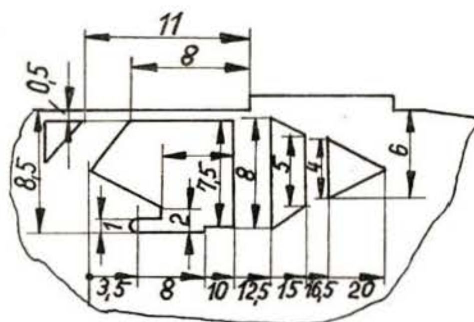
Plan of Construction for the Electric Locomotive E 21 of DR (Continuation and end)

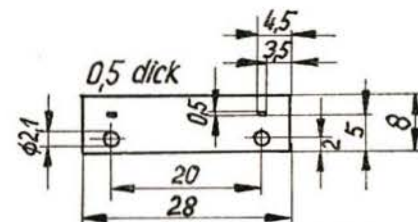
Plan de construction pour la locomotive électrique du type E 21 de la DR (Continuation et fin)

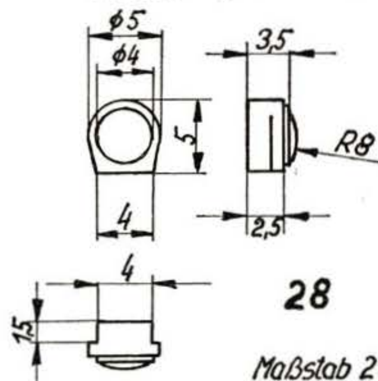
(Fortsetzung und Schluß)

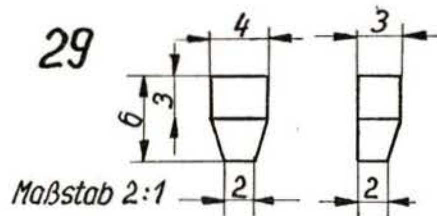


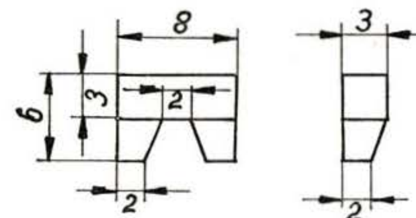




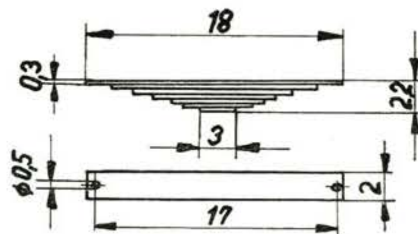






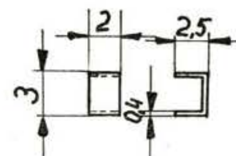


Maßstab 2:1 (1:1)		Baugröße H0	Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.: 4
	Datum	Name		
gez.:	7.2.65	Wittmann Fischer	Außenrahmen	Blatt-Nr.: 6
gepr.:				

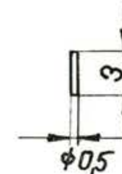


Aus einzelnen Federblättern zusammenlöten
Längen der Blätter um je 3mm gestuft

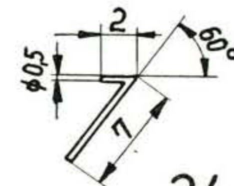
31



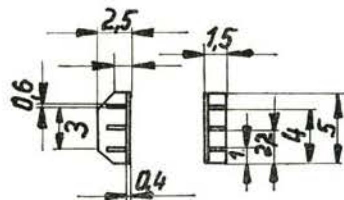
32



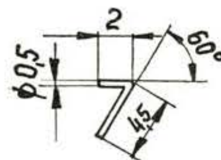
33



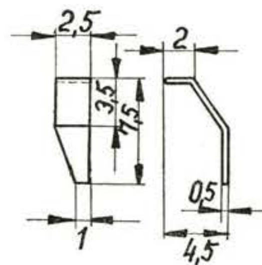
34



35

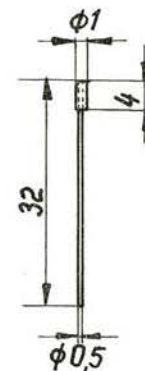


36



37

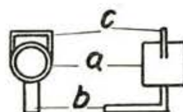
2 Stück spiegelbildlich



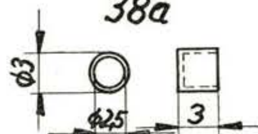
39

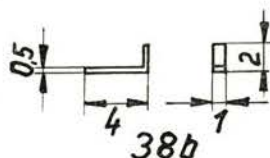
gestreckte Länge
bei Anbau in entsprechende Form biegen

38

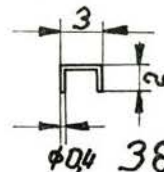


38a



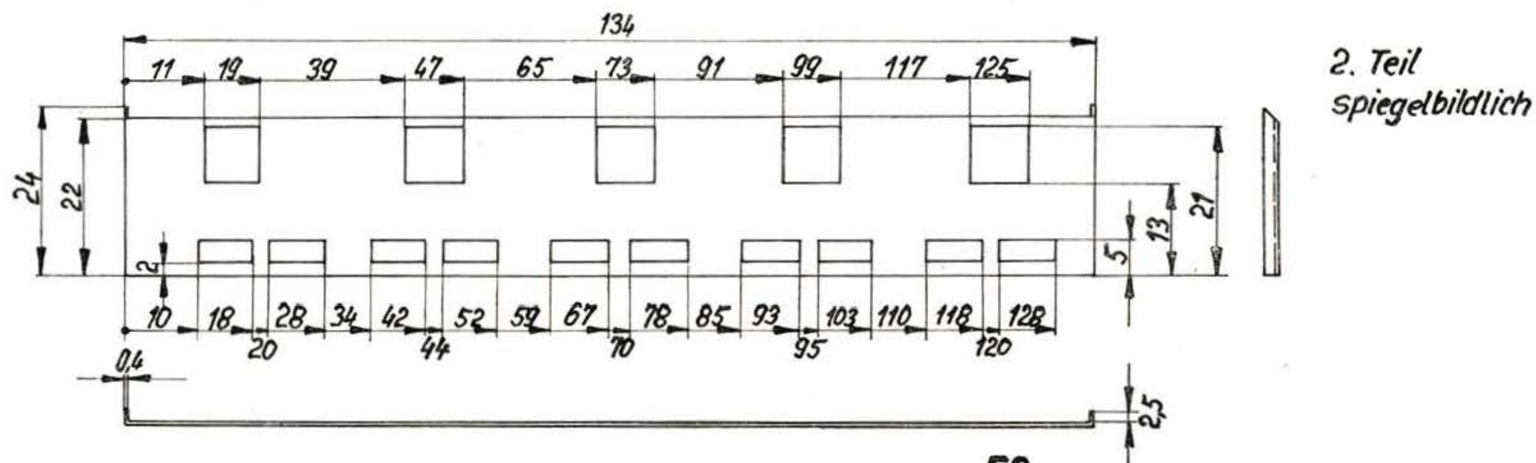


38b

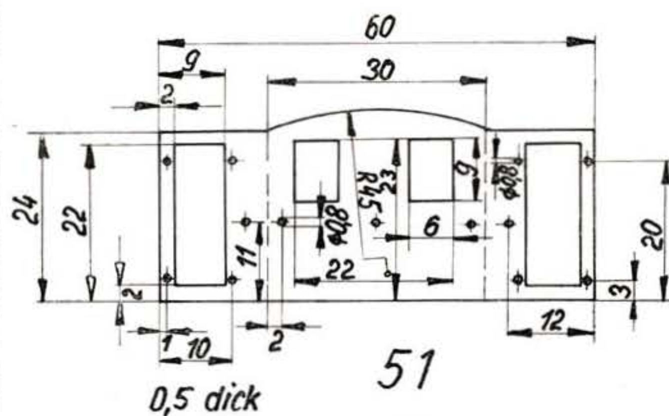


38c

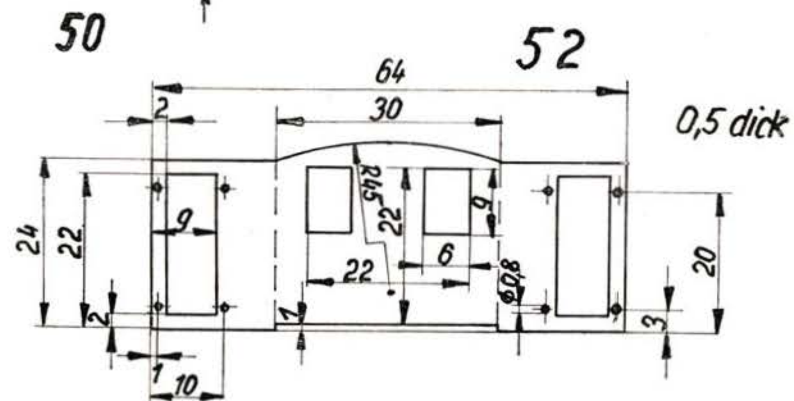
Maßstab 2:1		Baugröße H0	Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.:
	Datum	Name		
gez.:	12.65	Doltmann Fischer	Außenrahmen	Blatt-Nr.: 7
gepr.:				



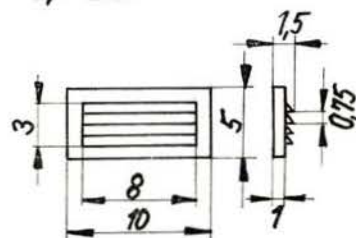
50



an den gestrichelten
Linien nach
hinten biegen

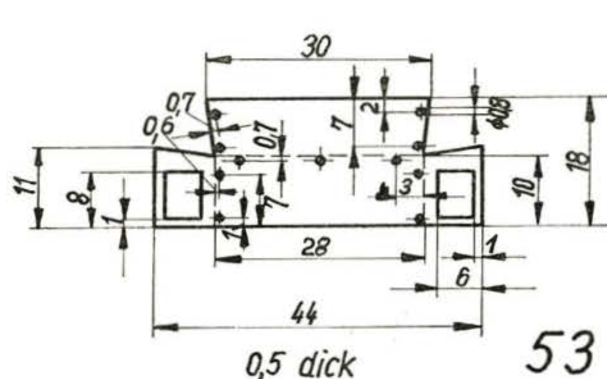


55

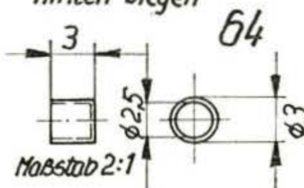


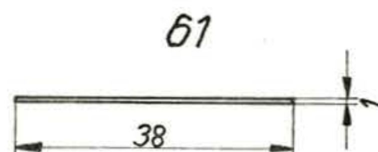
Maßstab 2:1

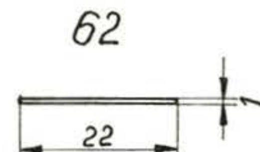
Maßstab 1:1(2:1)	Baugröße H0		Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.: 4
	Datum	Name		
gez.:	23.2.65	Volkmar Fischer	Kastenaufbau	Blatt-Nr.: 8
gepr.:				

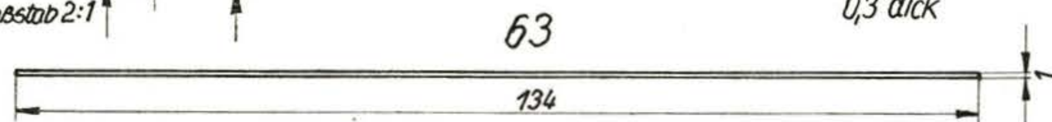


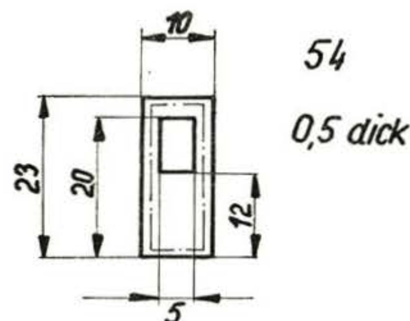
an den gestrichelten Linien nach hinten biegen

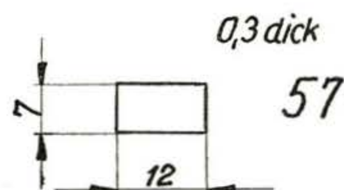


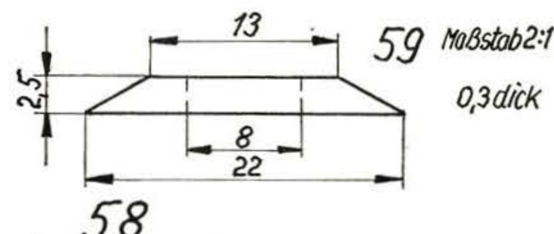


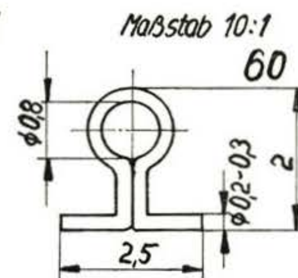


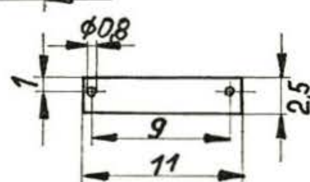




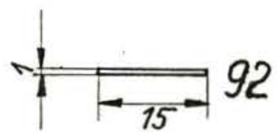


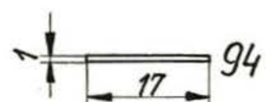


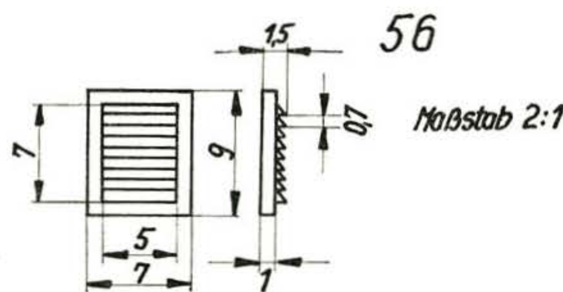


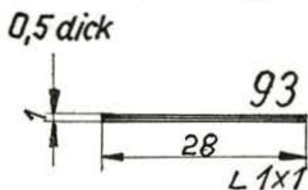


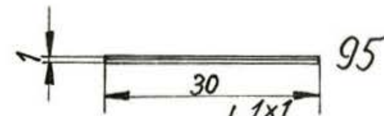
Maßstab 2:1



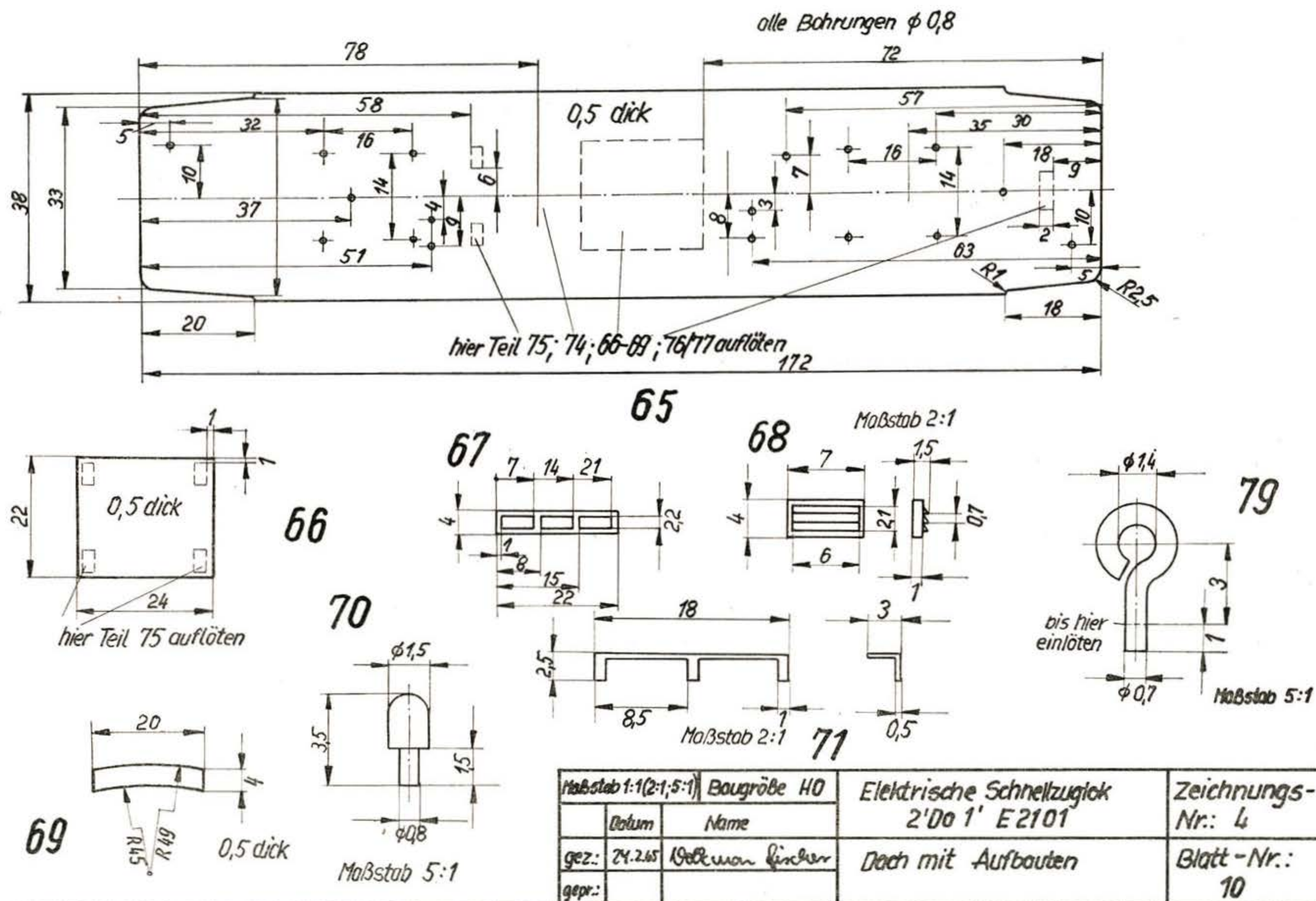




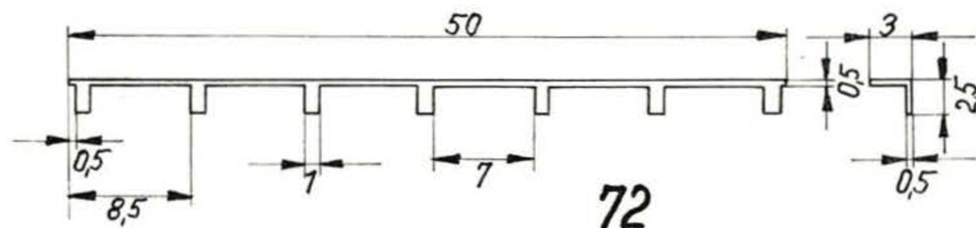


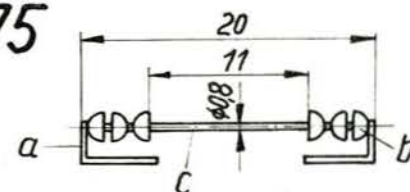


Maßstab 1:1(2:1)		Baugröße H0	Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.: 4
	Datum	Name		
gez.:	23.2.65	Volkmar Fischer	Kastenaufbau	Blatt-Nr.: 9
gepr.:				

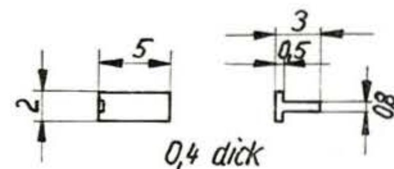

alle Bohrungen ϕ 0,8
0,5 dick
hier Teil 75; 74; 66-69; 76/77 auflöten
65
66
0,5 dick
hier Teil 75 auflöten
67
68
Maßstab 2:1
79
bis hier einlöten
Maßstab 5:1
70
ϕ1,5
ϕ0,8
Maßstab 5:1
69
R45
R49
0,5 dick
Maßstab 2:1
71
Maßstab 1:1(2:1; 5:1)
Baugröße H0
Datum
Name
gez.: 24.2.65
gepr.:
Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101
Dach mit Aufbauten
Zeichnungs-Nr.: 4
Blatt-Nr.: 10

Maßstab 2:1



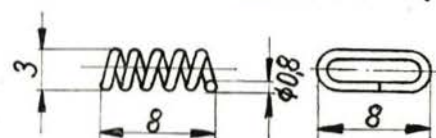


Maßstab 2:1

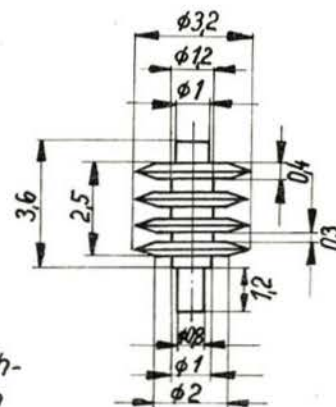


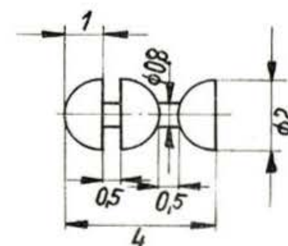
Maßstab 2:1

Maßstab 2:1 73

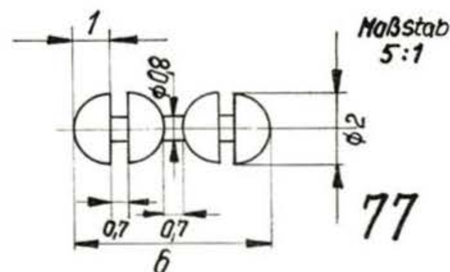


gestreckte Länge 85

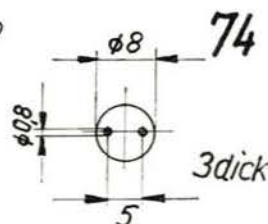




Maßstab 5:1

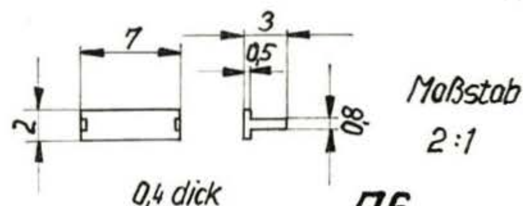


Maßstab 5:1



Unterseite der Dachrundung anpassen

Maßstab 5:1



Maßstab 2:1

Maßstab 1:1(2:1;5:1)	Baugröße H0	Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.: 4
	Datum / Name		
gez.: 25.2.65	Volkmar Fischer	Dachausrüstung	Blatt-Nr.: 11
gepr.:			

80

0,7 4,5 5,3 6,8 15 16,5 17,3 18,8 19,8 21,1 22,9
0,3 0,3
φ1,2 φ2 φ3
0,3 0,8 24,1 0,4

Maßstab 5:1

87

16 φ0,8 φ1
2,5
nach Montage nach innen umbiegen

81

10 13 φ1,8 φ0,8 1 2 1,5 45° 2 1,5

83

15 1,5 φ0,9 9 12

88

φ0,8 29

82

10 13 φ1,8 φ0,8 1 45° R2 R1,5 2

85

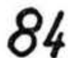
φ0,8 24

89

29 φ1 2,1 2 R250
Teil 88 nach Montage hier einlöten

86

φ0,8 25



84

3,5 10 φ0,8
nach Montage nach innen umbiegen

Maßstab 2:1 (5:1)		Baugröße H0	Elektrische Schnellzuglok 2'Do 1' E 2101	Zeichnungs-Nr.: 4
	Datum	Name		
gez.:	22.2.65	Volkmar Fischer	Stromabnehmer	Blatt-Nr.: 12
gepr.:				

● *daß im ältesten noch bestehenden Bahnhofsgebäude Europas, das im Jahre 1827 in der südböhmischen Stadt Ceske Budejovice erbaut wurde, gegenwärtig das erste Eisenbahnmuseum der ČSSR entsteht? Aus Anlaß des 100. Jahrestages der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Ceske Budejovice—Plzen soll das Museum im Jahre 1968 seine Pforten öffnen.*

● *daß die Irländischen Staatsbahnen die einzige europäische Eisenbahnverwaltung sind, die ihr gesamtes Streckennetz ausschließlich mit Diesellokomotiven befährt? Die ehemals 500 Dampflokomotiven wurden im Laufe der Zeit durch 212 Diesellokomotiven und 86 Dieseltriebwagen ersetzt.*

WISSEN SIE SCHON . . .

● *daß sowjetische Eisenbahningenieure mit der Entwicklung einer elektrischen Lokomotive begonnen haben, die über eine Leistung von 14 000 PS verfügen wird?*

● *daß die Kanadische Staatsbahn CNR in Toronto einen Computer in Betrieb nahm, der für den größten Teil aller transkontinentalen Züge Kanadas die Buchung und Reservierung von Plätzen ausführt? Die Anlage besitzt zu 37 Platzreservierungsstellen Direktverbindung und kann je Stunde bis zu 1000 Anfragen über freie Plätze bearbeiten.*

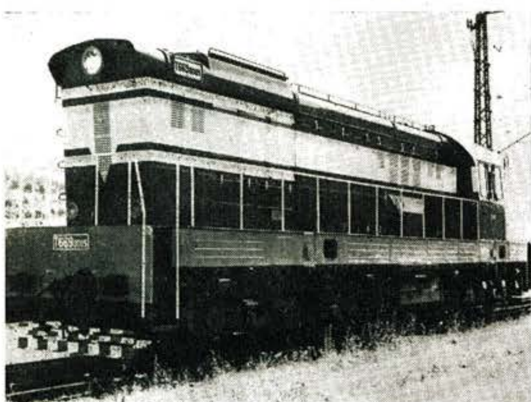
● *daß die Sowjetische Staatsbahn Versuche mit elektrischen Lokomotiven ausführt, die 50 bis 70 km lange nichtelektrifizierte Nebenstrecken befahren können? Die Elloks verfügen über Akkumulatoren, die während der Fahrt auf elektrifizierten Strecken aufgeladen werden.*

● *daß zur Kontrolle der Wagenläufe des gemeinsamen Güterwagenparks der sozialistischen Länder (OPW) der Einsatz von Computern geplant ist?*

Dipl.-Journ. Hans Joachim Kirsche, Berlin

● *daß die Maschinenbauwerke in Dubnice nad Vahom auf der diesjährigen internationalen Messe in Brno mit einer neuentwickelten Diesellok T 669.0 vertreten waren? Die Lok besitzt eine Leistung von 1350 PS. Die Serienproduktion hat bereits im April 1967 begonnen, und noch in diesem Jahr werden 40 Loks in Dienst gestellt werden.*

Foto: Zentralbild/CTK





Danken wir der Deutschen Reichsbahn, daß es noch heute solche herrlichen Zugkompositionen gibt. Niemand der Eisenbahnfreunde verschließt sich dem technischen Fortschritt, dennoch aber sind wir erfreut, ein Teil der zwar schon alten aber trotzdem jung gebliebenen Dampfrösser bis 1975 über die Gleise eilen zu sehen. Irgendwo las ich einmal folgenden Satz: „Mag die Dampflokomotive auch gefräßiger sein als es ihren Leistungen entspricht, das sind menschliche Eigenschaften und darum ist sie uns so liebenswert." Wenn dieser Satz in bezug auf die Leistungen des Menschen nicht ganz stimmt, es steckt doch ein Körnchen Wahrheit darin. Unser Bild zeigt die Schnellzuglokomotive 01 528 vor dem Schnellzug München—Berlin (fotografiert 1967 bei Dessau)

Klaus Gerlach, Berlin
Foto: Günther Fiebig, Dessau



BUCHBESPRECHUNG

Stückgut-Transport-Ordnung und Tariffragen — erläutert

Von einem Autorenkollektiv unter Leitung von Ing. Horst Vetter

transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1967, Preis: 5,00 MDN

Mit dem Inkrafttreten der Stückgut-Transport-Ordnung (StTO) am 1. Januar 1967 erfolgte eine komplexe rechtliche Neuregelung des Stückgutverkehrs in der Deutschen Demokratischen Republik.
Diese nahmen die Autoren zum Anlaß, um insbesondere den Transportkunden sowie den Beschäftigten der Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftverkehr in der vorliegenden Broschüre die Bestimmungen der StTO und damit im Zusammenhang stehende tarifliche Fragen zu erläutern.
Einleitend stellten sie die Entwicklung des Stückgutverkehrs in der Deutschen Demokratischen Republik seit 1956 dar, wobei sie zunächst die schwierigen Gegebenheiten, unter denen Transport und Umschlag von Stückgutsendungen bis zu diesem Zeitpunkt vorgenommen werden mußten, skizzierten (zersplitterte Annahme und Ausgabe von Stückgut, hoher Anteil an Stückgutumladung, zu geringe Kapazität der Güterhallen, Mangel an Arbeitskräften und dadurch Verzögerungen im Wagenumlauf). Anschließend behandeln sie die Realisierung der vier Etappen der Neuordnung des Stückgutverkehrs, deren letzte im Jahre 1966 ihren Abschluß fand.
Die neuen technisch-ökonomischen Voraussetzungen für den Stückgutverkehr führten zu dem Erfordernis einer ihnen entsprechenden rechtlichen Neuregelung, die in Gestalt der StTO erfolgte und nachstehende Ergebnisse zeitigte:

- volkswirtschaftliche zweckmäßige Aufgabenteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr im Stückguttransport
- Abwicklung des Haus-Haus-Verkehrs auf der Grundlage eines einheitlichen Frachtvertrages
- Bildung einer Transportgemeinschaft Eisenbahn-Kraftverkehr
- Zusammenarbeit auf der Basis des Vertragssystems.

Welche Rechte und Pflichten sich für die Mitglieder der Transportgemeinschaft aus der StTO ergeben, wurde an Hand der einzelnen normativen Bestimmungen erläutert. Bewußt wurde dabei auf theoretische Erörterungen verzichtet, was sich auf die Verständlichkeit der Ausführungen positiv auswirkte.
Den Gegenstand eines weiteren Hauptabschnitts bildet der neue Stückguttarif (TGST). Die Autoren stellten unter anderem seine Notwendigkeit, Voraussetzungen und ökonomischen Grundsätze sowie seine Bildung und seinen Aufbau dar. In Verbindung damit erfolgte ebenfalls eine Erläuterung der Bestimmungen des TGST. Abschließend wurden die bisherigen Ergebnisse der Neuordnung des Stückgutverkehrs dargelegt.
Die in den Anhang aufgenommenen 14 Anlagen — zum Beispiel nachträgliche Verfügung des Absenders — dienen zur Verdeutlichung der Ausführungen.

Ruth Jaschik

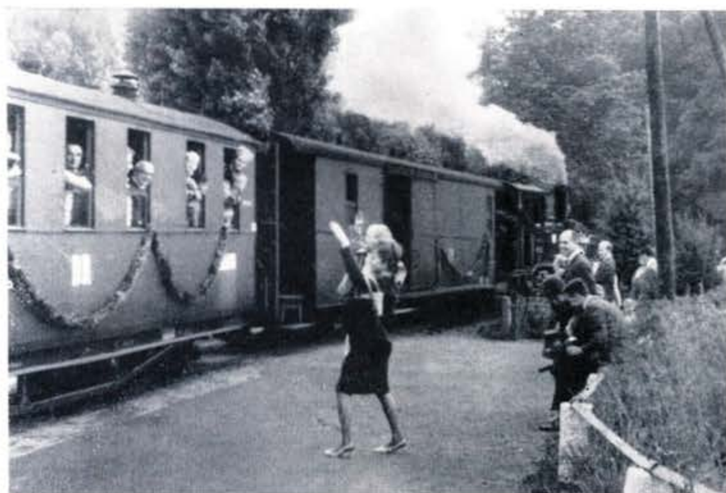


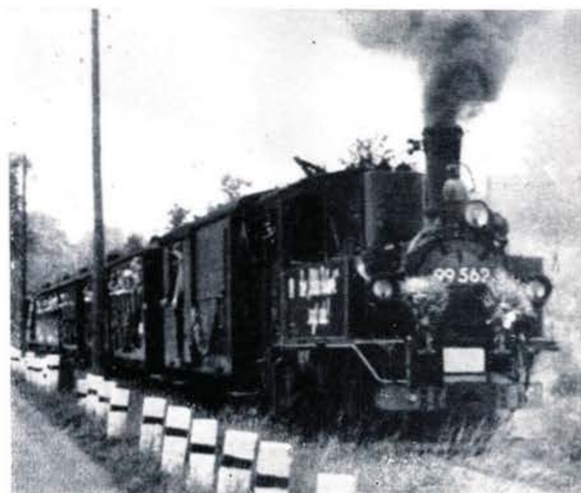
Die letzte Fahrt des „Wilden Robert"



Am Sonntag, dem 27. August 1967, kam ich zufällig nach Wermsdorf bei Oschatz und erfuhr dort, daß der Betrieb der 750-mm-Schmalspurbahn zwischen Wermsdorf und Neichen (12,6 km; Strecke 164 f) eingestellt wird und die Gleisanlagen abgebaut werden sollen. An diesem Tag nun, um 17.20 Uhr, sollte die letzte Fahrt des „Wilden Robert" nach Neichen stattfinden. Dieses Ereignis habe ich mir natürlich nicht entgehen lassen, und ich verschob meine Weiterreise um einige Zeit.
Schon lange vor Abfahrt des reich mit Blumen und Girlanden geschmückten und stark besetzten Zuges hatte sich eine große Menschenmenge auf dem Bahnhofsgelände eingefunden. Alle wollten an diesem Erlebnis teilhaben und den Zug, bestehend aus einer Meyer-Lok der Baureihe 99^5, einem vierachsigen Gepäckwagen und acht vierachsigen Personenwagen, verabschieden. Dabei wurde von vielen, auch von mir, fotografiert und gefilmt. Dann war es soweit. Die Aufsicht gab den Abfahrtsauftrag, und der Zug setzte sich nach einem langen Achtungspfiff zu seiner letzten Fahrt in Bewegung. Unterwegs an der Strecke standen noch viele Zuschauer, die dem Zug winkten und nachschauten. Diese letzte Fahrt des „Wilden Robert" – die herzliche Verabschiedung zeigte dies – hat rege Anteilnahme gefunden. 79 Jahre war die Bahn auf dieser Strecke in Betrieb. Jetzt entspricht sie jedoch nicht mehr den Erfordernissen und muß deshalb schnelleren und wirtschaftlicheren Transportmitteln weichen, so wie es an einem Wagen geschrieben stand: „Das Alte weicht, das Neue bricht sich Bahn".

Text und Fotos: Klaus Rudloff, Frankenberg (Sa.)







interessantes von den eisenbahnen der welt ++



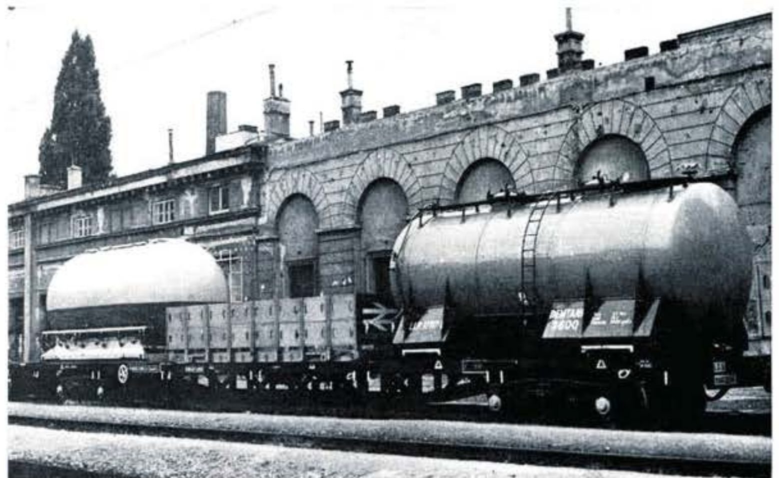


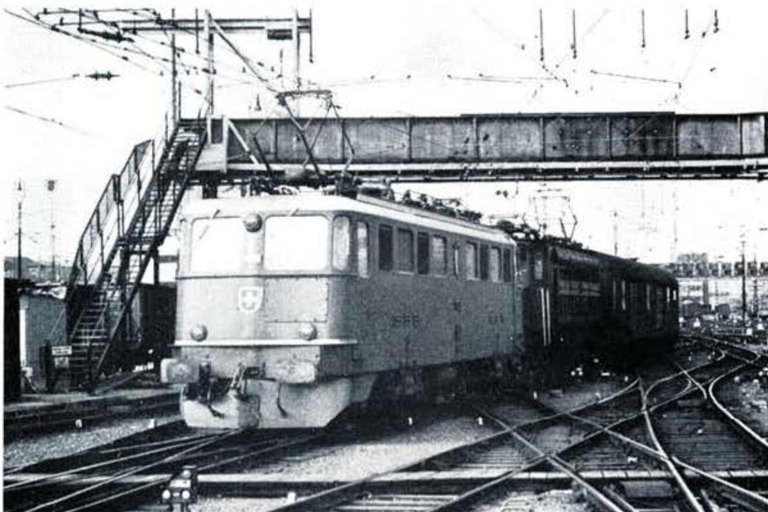
▲ Aus seinem letzten Urlaub in der Volksrepublik Polen brachte uns Herr Bernd Küchler diese Aufnahme des völlig umgebauten und modernisierten Empfangsgebäudes des Bahnhofs Bydgoszcz mit.

Fotobeschaffung: Bernd Küchler, Wurzen

In der letzten Juliwoche 1967 wurde auf dem Gelände des Wiener Aspangbahnhofs dieser Freightliner-Zug der British Railways (BR) gezeigt. Auf den vierachsigen Flachwagen können mittels spezieller Vorrichtungen Behälter des Freightliner-Systems in ihren verschiedensten Ausführungen für diverse Güter befestigt werden. 1968 wird ein täglicher Dienst zwischen Harwich und Zeebrügge mit besonders konstruierten Zellen-Behälterschiffen aufgenommen werden. ▶

Foto: Konrad Pfeiffer, Wien





◀ Eine Ae 6/6 „Payerne" gibt einer Ae 3/6I Vorspann aus dem Bahnhof Zürich. Die Brücke im Vordergrund ist inzwischen abgerissen worden. Neben den Gleisen stehen einige „Zwergsignale". Der Bahnhof hat in der letzten Zeit ein neues, 26 m hohes Zentralstellwerk mit über 30 m hohen Funkmasten erhalten.

Foto: Urs Nötzli, Zürich





Seit fünfzehn Jahren sind

OWO-MODELLE

Qualitätserzeugnisse. Sie bieten Ihnen unzählige Möglichkeiten bei der Anlagengestaltung.

OWO-MODELLE

werden laufend verbessert.

Fordern Sie kostenlosen Prospekt an.

OWO-MODELLE

Spitzenerzeugnisse.

Neuentwicklung





VEB
Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke,
933 Olbernhau

Das führende Fachgeschäft in Karl-Marx-Stadt

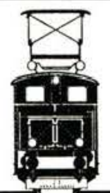
Für die Freunde der Modelleisenbahn halten wir ein umfangreiches Angebot von Modellbahnen und Zubehör bereit.

Wir führen

Erzeugnisse der Nenngrößen H0, TT und N
Komplette Anlagen und Einzelstücke
Zubehör für alle Größen in reicher Auswahl

HO „modellbahn"

901 Karl-Marx-Stadt, Augustusburger Str. 26
Tel. 4 12 29



Station Vandamme

Inh. Günter Peter

Modelleisenbahnen und Zubehör
Spur H0 TT und N Technische Spielwaren
1058 Berlin, Schönhauser Allee 121
Am U- u. S-Bahnhof Schönhauser Allee
Tel. 44 47 25

ERICH UNGLAUBE

Das Spezialgeschäft für den Bastler



Vertragswerkstatt Piko, Zeuke, Gützold
GROSSES ZAHNRADSORTIMENT
MOD. 0,4 und 0,5
Kein Versand

1035 Berlin, Wühlischstr. 58 – Bahnhof Ostkreuz – Tel. 58 54 50



KURT Rautenberg

Telefon 53 907 49

VERTRAGSWERKSTATT FÜR ALLE TECHN. SPIELWAREN

Modelleisenbahnen u. Zubehör/Techn. Spielwaren

Piko-Vertragswerkstatt — Kein Versand

1055 BERLIN, Greifswalder Str. 1, Am Königstor



G. A. Schubert

Das Fachgeschäft für MODELLEISENBAHNEN

8053 Dresden, Hüblerstraße 11
Ruf 3 18 55 (am Schillerplatz)
Vertragswerkstatt aller führenden Fabrikate
Im IV. Quartal kein Waren- und Reparaturversand.



Unser neues Modell

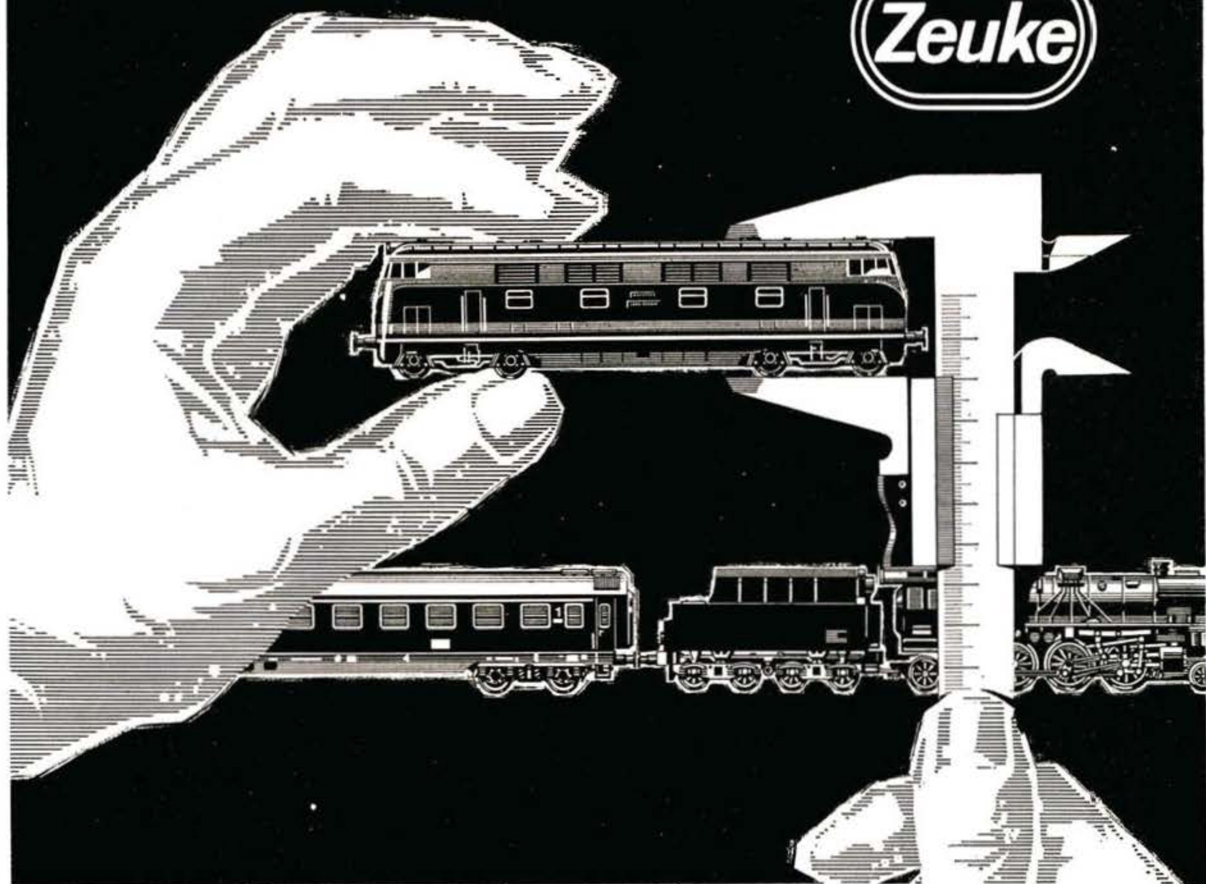
Brücke mit abgesetztem Bogen

Nenngröße N – Ausführung: Plaste

PGH Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen (Vogtl.), Krausenstraße 24, Ruf 56 49

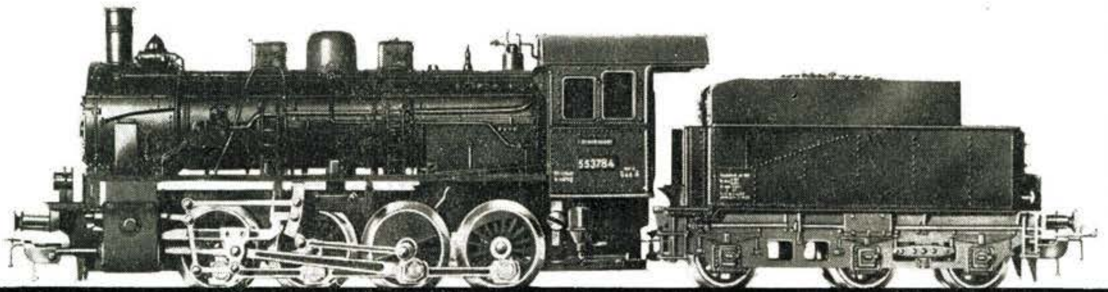




TT

hobby

1:120





Meine neue Lok

Die BR 55 von PIKO natürlich. Sieht prima aus. Hervorragend detailliert, sagt mein Vater.

Und zugkräftig. Und laufsicher.

Ist über Puffer 210 mm lang. Exakter Modellmaßstab. Wie immer bei PIKO.

Hat übrigens auf der Leipziger Messe eine Goldmedaille bekommen. Eine Lok also, die Gold wert ist.

Meint auch mein Vater.

Mit PIKO sind wir immer auf der richtigen Spur.

PIKO MODELLBAHN

VEB PIKO SONNEBERG



Unsere Neuentwicklungen 1967/68

haben schon großen Beifall gefunden.

Auch Sie werden viel Freude daran haben. Alle Bausätze sind jetzt mit vielen Plasteteilen ausgestattet. Damit ist ein Höchstmaß an Naturtreue erreicht. – **Es ist eben alles dran!**

3 Einfamilien-Siedlungshäuser	4,80 MDN
2 Zweifamilien-Siedlungshäuser	4,70 MDN
3 Altbauten, Kleinstadt	4,95 MDN
3 Vorstadt-Reihenhäuser mit Garage	4,95 MDN
4 Altbauten mit Läden, Kleinstadt	6,85 MDN
5 Fachwerkhäuser, Kleinstadt	9,65 MDN
2 AWG-Wohnblocks	4,35 MDN
Vorstadt-Post und Lebensmittelgeschäft	5,30 MDN
4 Vorstadt-Reihenhäuser mit Balkonnische	4,85 MDN

Fordern Sie kostenlosen Prospekt. Er informiert Sie über unser großes Sortiment.













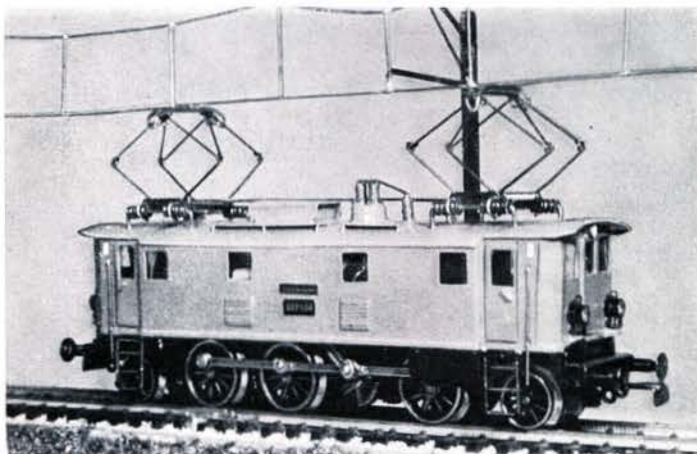






H. AUHAGEN KG, 9341 MARIENBERG (ERZGEB.)

Selbst gebaut



1

Bild 1 H0-Modell der elektrischen Lokomotive der Baureihe 32, gebaut von Herrn Klaus Hertel aus Görlitz. Bei dieser Lok wurde ein Märklin-Triebwerk der Lok der Baureihe Da der Schwedischen Staatsbahn nach entsprechendem Umbau verwendet. Das Gehäuse besteht aus Messingblech.

Foto: L. Reichmann, Görlitz

2

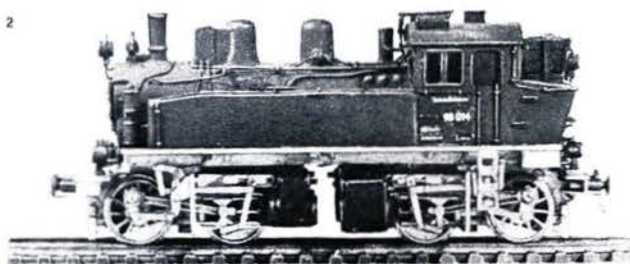


Bild 2 Herr Karl Riedel aus Freital wählte für sein H0-Eigenbaumodell das Vorbild der Lok 98 014. Als Bauvorlagen dienten eine Übersichtszeichnung aus unserer Zeitschrift und Fotografien. Der Antrieb erfolgt über einen Piko-Motor (vom Modell der Baureihe 23) auf das hintere Drehgestell.

Foto: Karl Riedel, Freital

3

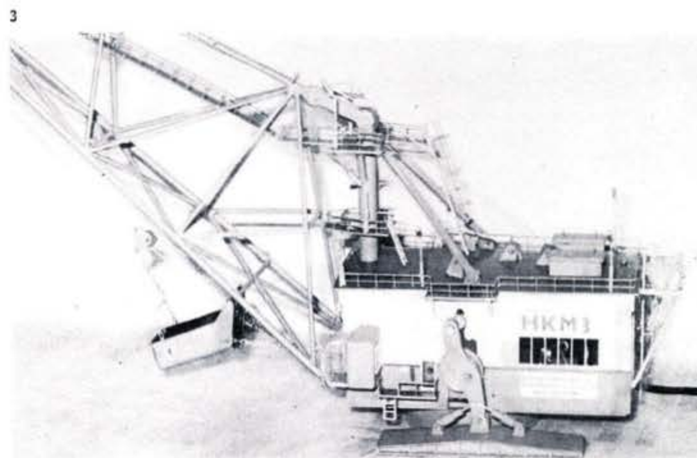


Bild 3 H0-Modell eines sowjetischen Schreitbaggers, gebaut von Herrn Arno Mellenthin aus Pouch. Das Modell ist mit vier elektrischen Motoren (4 Volt) bestückt und kann mit Kabelfernsteuerung sämtliche Arbeitsgänge seines Vorbildes, das im Tagebau Mulde-Nord eingesetzt ist, nachahmen. Der Ausleger ist 740 mm lang, und die Schrittlänge beträgt 20 mm.

Foto: Arno Mellenthin, Pouch

4



Bild 4 Moderne H0-Hochhäuser entstanden unter den geschickten Händen des Herrn Helmut Golka aus Altenburg. Alle Häuser sind mit Inneneinrichtung versehen, und die Beleuchtung der Lichtreklame wechselt alle drei Sekunden (über Kontaktwalze gesteuert). Alle Buchstaben bestehen aus Plastehalmen, welche vorsichtig über einer Gasflamme gebogen wurden.

Foto: Helmut Golka, Altenburg, Bezirk Leipzig


MÁV
M61,002